

4/17
20/17

भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 82]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 7, 2010/चैत्र 17, 1932

No. 82]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 7, 2010/CHAITRA 17, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 मार्च, 2010

सं. टीएएमपी/11/2009-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोचीन पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटारा करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/11/2009-सीओपीटी

कोचीन पोर्ट ट्रस्ट

.....

आदेश

आवेदक

(23 फरवरी, 2010 को पारित)

यह मामला कोचीन पोर्ट ट्रस्ट के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित होता है।

2. कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) के वर्तमान दरमान का अंतिम संशोधन इस प्राधिकरण द्वारा 2007 जनवरी 25 के आदेश के तहत संशोधन किया गया। दरमान की संशोधित मान्यता 2009 मार्च 31 तक मूलतः निर्धारित किया गया था।

3. पोर्ट ने 2009 मार्च 11 को दरमान के सामान्य संशोधन के लिए निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तावित दरमान के डाफ्ट के साथ प्रस्ताव फाइल किया गया। पोर्ट ने प्रस्तुत किया कि निर्धारित समय सीमा पर मार्गदर्शन के अनुसार निर्धारित नियत तारीख के 3 महीने पूर्व प्रस्ताव को फाइल नहीं किया जा सकता क्योंकि संबंधित अधिकारी चालू ई आर पी प्रोग्राम में व्यस्त थे।

4. कोचीन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा फाइल किए प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं निम्न प्रकार है :

(1) लागत विवरण :

(i) 2007-08 वर्ष के दौरान हस्तन की गई कुल यातायात 12.57 मिलियन टन (एमटी) थी जबकि संस्थापित भारिता 28 मिलियन टन थी। 2008-09 वर्ष में कोचीन पोर्ट ट्रस्ट 12.80 मिलियन टन के हस्तन की प्रतीक्षा करता है। 2009-10 से 2011-12 वर्षों की यातायात क्रमशः 13.75 मिलियन टन, 14.28 मिलियन टन और 14.30 मिलियन टन है।

(ii) लागत विवरण में विचारणीय प्रचालन आय में बी ओ टी प्रचालक इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईबीटीपीएल), से प्राप्य राजस्व शेयर वर्जित किया है।

(iii) 2008-09 तथा 2009-10 वर्ष के प्रचालन लागत तथा प्रबन्धन एवं सामान्य अतिरिक्त खर्च को उस वर्ष के अपने अपने संशोधित आकलन तथा बजट आकलन के अधीन आकलित किया गया है।

2006-07 तथा 2007-08 वर्ष के वार्षिक लेखे में रिपोर्ट की गई आय तथा व्यय एवं 2008-09 तथा 2009-10 के संशोधित आकलन/बजट आकलन को लागत विवरण में विचारणीय आंकड़ों से तुलना करके सामंजस्य विवरण प्रस्तुत किया है।

(iv) पोर्ट ने अपनी परिसंपत्तियों को व्यापार परिसंपत्तियाँ, व्यापार संबंधी परिसंपत्तियाँ तथा सामाजिक बाध्यता परिसंपत्तियों में अलग किया है। व्यापार पर आरओसीई @ 15% (16% के बदले) तथा व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों में 6.35% का दावा किया है।

(v) 2009-10 तथा 2010-11 वर्षों के लिए कुल ब्लॉक की अनुमानित जोड़े क्रमशः 16700 लाख रुपये तथा 44300 लाख रुपये है। 2011-12 वर्ष के कुल ब्लॉक के लिए कोई अतिरिक्त प्रस्ताव नहीं रखा है।

(vi) मुख्य कार्यकलाप/उप कार्यकलाप के समग्र अधिशेष/घाटा स्थिति तथा प्रस्तावित टैरिफ हाइक संबंधी सारणी निम्न प्रकार है :

(रूपये लाखों में)

क्रम स	कार्यकलाप/उप कार्यकलाप	अधिशेष/घाटा 2009-10		अधिशेष/घाटा 2010-11		अधिशेष/घाटा 2011-12		कुल अधिशेष/ घाटा	औसत %
		(रू. लाखों में)	आय की प्रति शतता	(रू. लाखों में)	आय की प्रति शतता	(रू. लाखों में)	आय की प्रति शतता	(रू. लाखों में)	आय की प्रति शतता
1	समग्र पोर्ट	-16363	-86.10%	-25021	-132.688%	-25542	-132.58%	-66926	-118.48%
2	कार्गो/कन्टाइनर हस्तान आय	-652	-8%	543	7%	556	7%	447	2%
	(i) कोयला तथा अन्य	-1556	-6%	-1711	-75%	-1774	-77%	-5041	-73%
	(ii) पी ओ एल	876	18%	2225	46%	2324	48%	5425	37%
	(iii) उर्वरक	28	4%	78	4%	7	1%	63	3%
3.	वेसल संबंधी आय	-13372	-1024%	22667	-1413%	-23023	-1365%	-59061	-1260%
	(i) पोर्ट देय	-1481	-134%	-4663	-291%	-4656	-276%	-10800	-227%
	(ii) कन्टायरी शुल्क	-4782	-129%	-53255	-151%	-5293	-144%	-15400	-148%
	(iii) बर्थ भाड़ा	-6896	-557%	-10373	-773%	-10601	-761%	-27870	-695%
4.	संपदा	-2338	-65%	-2897	-86%	-3077	-90%	-8312	81%

(वेसल संबंधी उपकार्यकलाप के कुल घाटा वेसल संबंधी कार्यकलाप के आकलित घाटा से मेल मिलाप नहीं करते क्योंकि कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने कुछ विविध वेसल संबंधी सेवाओं के लिए उप कार्यकलाप-वार लागत को प्रस्तुत नहीं किया है।)

(vii) प्रस्तावित टैरिफ वृद्धि के बाद पोर्ट आकलन में 57996 लाख रुपये की कुल घाटा समग्र पोर्ट में 2009-10 से 2011-12 तक दर्शाया है।

II) दरमान

(i) कार्यरत पूंजी (आरओसीई) पर स्वीकार्य वापसी के बारे में विचार करने के पहले ही विभिन्न उप कार्यकलापों में विशाल घाटा दर्शाता है। अन्य पोर्टों की ओर जलयान और माल के मोड़ की संभाव्यता के कारण घाटा से सुरक्षित होने के लिए दरों में विशाल बढ़ती व्यवहार्य नहीं है, इसलिए जलयान संबद्ध प्रभारों, कन्टायनों पर घाट भाड़ा और विविध प्रभारों में समग्र रूप से 40% बढ़ती प्रस्तावित है।

(ii) वर्तमान दरमानों (एसओआर) में प्रस्तावित मुख्य परिवर्तन निम्न प्रकार है :

❖ जलयान संबद्ध प्रभार :

(क) पोर्ट देय में 40% वृद्धि प्रस्तावित है। पोर्ट में प्रवेश करनेवाले तटीय जलयानों पर पोर्ट देय की आवृत्ति हर एक प्रवेश के लिए 30 दिनों में एक से परिवर्तन हुआ है।

- (ख) यात्री जलयानों के लिए प्राप्य जलयान संबद्ध प्रभार में वर्तमान रियायत काट किए जाने का प्रस्ताव है ।
- (ग) कन्टाइनर जलयानों और अन्य जलयानों के लिए वर्तमान दरमानों में निर्धारित अलग दरों के विरुद्ध एकरूपता कन्हारी शुल्क प्रस्तावित है । दो दरों में उच्चतम दर 40% वृद्धि प्रस्तावित है ।
- (घ) वर्तमान 25% निर्धारण के विरुद्ध प्रस्तावित कन्हारी शुल्क का 50% के रूप में शिफ्टिंग प्रभार प्रस्तावित है ।
- (ङ) विभिन्न प्रकार के घाट/घाटों और धारा मूरिंग के लिए वर्तमान दरमानों के अनुसार अलग छः टयर घाट भाड़ा निर्धारित है । वर्तमान स्ट्रक्चर बन्द करने का प्रस्ताव है और सभी घाटों/धारा मूरिंग के लिए एक एकरूपता घाट भाड़ा प्रस्तावित है ।
- (च) पाइलट अवरोधन प्रभार और विलोपन प्रभारों में 100% वृद्धि प्रस्तावित है ।
- (छ) स्पीड बोट के लिए नए टैरिफ मद्र प्रस्तावित है ।
- (ज) पाइलट लाँच और अन्य लाँचों के लिए वर्तमान एकरूपता दर दो टैरिफ मदों में अलग किए गए । प्रति घंटे या उसके एक भाग के लिए वर्तमान 350/- रुपये से 3000/- रुपये तक पाइलट लाँच का शुल्क वर्द्धित करने का प्रस्ताव है ।
- (झ) जलयानों में पानी की सप्लाई के लिए प्रभारों में 40% वृद्धि प्रस्तावित है ।



माल हस्तन प्रभार :

- (क) चुन लिए गए माल सामग्रियों के घाट प्रभार में प्रस्तावित कमी , अन्य कोयले. तेरमल कोयले पर 19%, बालू और पत्थर पर 50% कमी और चीनी पर 35% और लोहे पर 1.8% ।
- (ख) निर्धारित दरों से पुनस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुछ सामग्रियों पर वर्तमान यथामूल्य घाट भाड़े दर ।
- (ग) लकड़ी पर वर्तमान “ प्रति मेट्रिक टन” से “ प्रति क्युबिक मीटर ” में संशोधित घाट भाड़े के लेवी का यूनिट ।
- (घ) कुछ माल सामान जैसे कोफी, मोटोर कार, ट्रक, ओलियोरेसिन, चाय और मसाले के लिए निर्धारित घाट भाड़ा दर (यथामूल्य), प्रस्तावित दरमान से काट किया है ।

- (ड) 300/-रूपये की कार्गो टिकटवाले लक्ष्मीप यात्रियों को प्रति कार्गो/अधिक बैगेज ले जाने पर 40/-रूपये घाट शुल्क की नए प्रस्ताव लागू की गई ।
- (च) बचाया हुआ माल के लिए षट आउट कार्गो के लिए वर्तमान 7/12 दिनों से 3 दिन की मुफ्त अवधि में घटाया ।
- (छ) 89% से 92% की बराबरी विलंब शुल्क में कमी प्रस्तावित किया ।
- (ज) कार्गो भंडारण के प्रभार लाईसेंस आधार के बदले निर्धारित ट्रान्सिट क्षेत्र के क्षेत्र आधार पर प्रस्तुत करने का प्रस्ताव ।



कन्टाइनर आधारित प्रभार:

- (क) खाली और लाइन कन्टाइनरों के घाट शुल्क में 40% वृद्धि का प्रस्ताव ।
- (ख) सी एफ एस के कन्टाइनरों का ग्राउन्ड भाड़ा एवं भंडारण प्रभार और अन्य पोर्ट सुविधाओं में लगभग 8% वृद्धि का प्रस्ताव ।
- (ग) सी एफ एस और वार्फ के स्टफिंग और डी-स्टफिंग प्रभार में 20% वृद्धि का प्रस्ताव ।



पोर्ट उपस्कर के लिए भाड़ा प्रभार :

- (क) पोर्ट उपस्कर के भाड़े प्रभार में 40% वृद्धि का प्रस्ताव ।
- (ख) ऑयल स्किम्पर के नए टैरिफ का प्रस्ताव ।



संपदा भाड़ा प्रभार :

पोर्ट ने संपदा भाड़ा के पुनरीक्षण के लिए प्रस्ताव अभी प्रस्तुत किया है जो प्रक्रियाधीन है । पोर्ट ने प्रस्तावित किए अनुसार इसी सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव को उसी संपदा भाड़े दर को सम्मिलित किया है ।

5. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव को संबंधित उपभोक्ता संगठनों की टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया गया । उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठन से प्राप्त टिप्पणी कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को पुनर्निवेशन सूचना के लिए भेजी । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठनों की टिप्पणी पर अपनी टिप्पणियों का उल्लेख किया है ।

6. प्रस्ताव के प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर दिनांकित 22वीं मई 2009 के पत्र के आधार पर कोचिन पोर्ट ट्रस्ट से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण उल्लेख करने का अनुरोध किया ।

7.1. 20वीं जून, 2009 में कोचिन पोर्ट परिसर में इस मामले के संबंध में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्ताव से संबंधित एक पवर पॉयन्ट प्रस्तुतीकरण किया था । संयुक्त सुनवाई में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट एवं संबंधित/ उपभोक्ता असोसियेशन ने अपने निवेदन प्रस्तुत किया ।

7.2. उक्त सुनवाई में, दिनांक 22वीं मई 2009 के कार्यालय पत्र के तौर पर कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव से उभड़नवाली विविध मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण उल्लिखित करने का सलाह दी थी । पोर्ट के उत्तर की

प्रतीक्षा कर रहे हैं । पोर्ट को मराइन कार्यकलाप की अधिक कमी के कारणों के विशिष्टता से संबंधित विवरणात्मक टिप्पणी एवं इस कार्यकलाप के अधीन लागत कम करने की परियोजना व उठाए कदम उल्लिखित करने की मांग भी की थी । हमारे दिनांक 8वीं दिसंबर 2009 के ई-मेल द्वारा कोचिन पोर्ट ट्रस्ट से कुछ और मुद्दों पर स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया था । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने अपने पत्र दिनांकित 28वीं अक्तूबर 2009 के तौर पर दरमान के पुनरीक्षित प्रस्ताव के साथ उठाए प्रश्नों का उत्तर भी दिया था । यह स्पष्टीकरण दिया कि नए ई आर पी सिस्टम के कार्यान्वयन के फलस्वरूप लेखा प्रणाली में विचारणीय परिवर्तन आ गयी है जिससे उनके अस्थाई लेखों पर अन्तिम निर्णय लेने में विलंब हुई तथा उठाए गए प्रश्नों की सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने में विलंब हुई । प्राधिकरण से विलंब के लिए क्षमा माँगी ।

तदनन्तर, सीओपीटी ने दिनांकित 7 दिसम्बर, 2009 के पत्र के ज़रिए दूसरे संशोधित लागत विवरण का उल्लेख किया । दिनांक 2 दिसंबर, 2009, 17 दिसम्बर 2009, 31 दिसम्बर, 2009, 4 जनवरी 2010, 6 जनवरी 2010 और 19 जनवरी 2010 के ई-मेल के तौर पर कुछ मुद्दों का उत्तर खण्डशः में दिया था ।

हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का एवं सी ओ पी टी द्वारा कई पत्रों के ज़रिए दी गई स्पष्टीकरणों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है :

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी से प्राप्त उत्तर
I.	आर्थिक/लागत विवरण	
1.	फार्म 2 क : पोर्ट के वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक की डिज़ाइन क्षमता तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के अनुमानित डिज़ाइन क्षमता को मानते हुए प्रत्येक वर्षों के दौरान पूँजीगत निवेश एवं प्राप्त करने की प्रस्तावित उत्पादकता का विवरण दीजिए । अगर क्षमता उपयोग 60% से कम है, तो उसी का भी उल्लेख करना है जो फार्म 2 ख की टिप्पणी संख्या.3 में बतायी गयी है ।	पोर्ट के वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वास्तविक आंकड़े में बर्थतर डिज़ाइन क्षमता तथा 2009-10 से 2011-12 के अनुमान फार्म 2 क की टिप्पणी संख्या. 3 में उल्लेख किया गया है । पोर्ट ने यह स्पष्ट किया कि पश्चभूमि में औद्योगिकीकरण के अभाव में, विशेषतः केरल में पिछले 10 वर्षों के लिए जहाज़ तथा कार्गो यातायात निष्क्रिय रहा । आगे के क्षमता उपयोग के कारण तो पड़ोसी पोर्टों से घोर प्रतियोगिता जैसे : टीपीटी, सीएचपीटी और एन एम पी टी एवं दक्षिण नौसेना कमाण्ड द्वारा क्रेनों के लिए लादी गयी ऊँचाई प्रतिबन्ध । (यद्यपि दावा की गई, डिज़ाइन क्षमता के परिवर्तन का उल्लेख पोर्ट द्वारा नहीं की गई)
2.	वर्ष 2008-09 के आंकड़े वास्तविक आंकड़े से संशोधित करना है । वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़े के आधार पर तदनन्तर वर्षों के अनुमान की संशोधन करना है । इस प्रकार करते वक्त, वर्ष 2008-09 के संशोधन के लिए मान लिए गए वास्तविकता के साथ मसौदा वार्षिक लेखा की प्रतिलिपि सहित लागत विवरण में मान लिए गए आंकड़ों के साथ 2008-09 के मसौदा वार्षिक लेख में रिपोर्ट की गई सामंजस्य आंकड़े विवरण अंग्रेषित करना है ।	लागत विवरण को 2008-09 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेख के आधार पर संशोधित किया गया है । वर्ष 2008-09 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेख की प्रतिलिपि का उल्लेख किया गया है । 2008-09 के वास्तविक आंकड़े के आधार पर 2009-10 से 2011-12 वर्षों का अनुमान प्रक्षिप्त किया गया है । प्रचालन आय के सामंजस्य विवरण तथा लागत विवरण में मान ली गयी व्यय की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वार्षिक लेख में रिपोर्ट की गई आंकड़ों का

		उल्लेख किया गया है । 2009-10 के संदर्भ में 2009-10 के बजट अनुमान में उल्लिखित अनुमान के साथ सामंजस्य किया है ।
3.	पिछले टैरिफ संशोधन के दौरान लागत विवरण में किए गए कुछ समायोजन को वर्तमान टैरिफ संशोधन प्रस्ताव में क्यों नहीं मान लिए गए हैं, उसका विवरण स्पष्ट करना है । 2006-07 से 2008-09 एवं 2009-10 से 2011-12 वर्षों के लिए समेकित लागत विवरण तथा क्रियात्मक-तर समेकित लागत विवरण में ठीक स्थिति को प्रतिबिंबित करने के लिए पोर्ट को आवश्यक समायोजन मान लेना है ।	पोर्ट के बिजली वितरण कार्यकलाप के संदर्भानुसार सभी व्ययों की मुकाबला करने के बाद प्रचालन परिणाम एक छोटी सी अधिशेषता को दर्शाता है । इसीलिए आय और व्यय को लागत विवरण में अलग नहीं किया है । आय एवं बिजली वितरण क्रियाकलाप के लागत प्रचालन को संपदा भाड़े के अधीन सम्मिलित किया है । वर्ष 2008-09 (वास्तविक)के बिजली वितरण का लाभ विवरण तथा 2009-10 & 2010-11 के अनुमान अलग रूप से संलग्न किया गया है ।

4.(i)	(क) राजीव गाँधी कन्स्ट्रक्शन टर्मिनल (आरजीसीटी) प्रचालन सीओपीटी को कब इंडिया गेटवे टर्मिनल प्र.लिमिटेड (आईजीटीपीएल) स्थानान्तरित करेंगे , वास्तविक तारीख स्पष्ट कीजिए । यह भी सूचित करें कि लाईसेंस समझौते में उपबन्ध किए अनुसार आर जी सी टी तथा अन्तर्राष्ट्रीय कन्स्ट्रक्शन यामान्तरण टर्मिनल (आईसीटीटी) दोनों में सहमत प्रचालन सहासप्रद होगी ।	(क) आई जी टी पी एल से प्राप्त सूचना के अनुसार , आर जी सी टी , सीओपीटी को 31-3-2010 को सौंपा देगी । आरजीसीटी तथा आईसीटीटी दोनों के सहमत प्रचालनों की चर्चा अभी तक नहीं की गई तथा और अंतिम रूप भी ।
	(ख) अगर आरजीसीटी को इस टैरिफ मान्यबद्ध के दौरान सी ओ पी टी में परिवर्तित करने की प्रत्यक्षा है, तो इन सुविधाओं के उपयोग के प्रस्ताव की सूचना दीजिए । यदि उल्लिखित यातायात, आय एवं व्यय अनुमान इस स्थिति पर प्रतिबिंबित करता है तो पुष्ट करें । अगर नहीं है, तो आर जी सी टी में पोर्ट द्वारा कार्यान्वित की जानेवाली यातायात को मानकर अनुमान संशोधित करना है ।	(ख) आरजीसीटी परियोजना साइट को बल्क जनरल कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए इस्तेमाल किया जाएगा । 2010-11 से 2011-12 तक के संशोधित प्रस्ताव में यातायात, आय और व्यय को मान्यता देते वक्त आर जी सी टी के अतिरिक्त क्षमता का भी मान लिया गया है ।
	(ग) सीओपीटी एवं आईजीटीपीएल के बीच की गई लाईसेंस समझौते के परिशिष्ट 8 के अनुसार , आई जी टी पी एल में स्थानान्तरित सीओपीटी के कर्मचारियों को आर जी सीटी टर्मिनल को पोर्ट में परिवर्तित करने पर सीओपीटी में लौटा देगे । अगर आरजीसीटी को पोर्ट में इस टैरिफ साइकिल में परिवर्तित करने की प्रत्याशा है, तो यह स्पष्ट करें कि पोर्ट ने इस तथ्य को मानते हुए मज़दूरी लागत अनुमानित किया है । इस संबंध में अनुमानित लागत का विवरण दीजिए ।	(ग) 31 मार्च 2005(धारा संख्या 2.8.3)के संशोधित मार्गदर्शन के अनुसार, “मौलिक पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राप्य राजस्व शेयर/ रॉयल्टी को अगर अधिशेष मज़दूर कोई है.... तो पहले उनके लागत की मुकाबला करने के लिए लागू करना चाहिए ।” इस प्रावधान का अनुपालन करने के लिए आई जी टी पी एल में काम करनेवाले सीओपीटी कर्मचारियों की अनुमानित मज़दूर लागत को 2010-11 से 2011-12 वर्षों की लागत विवरण तैयार करते वक्त उन्हें सीओपीटी में लौटाते वक्त नहीं मन लिया गया है । 318 कर्मचारियों के लिए अब की लागत अनुमान , 9.50 करोड़ रुपये हैं । आगामी मज़दूरी पुनरीक्षण

		के फलस्वरूप 2010-11 एवं 2011-12 वर्षों के लिए लगभग यह तो 12 करोड़ रुपये में बढ़ जाएगी।																											
	(घ) जब आरजीसीटी को सीओपीटी में प्रत्यावर्तित करने की प्रत्याशा है तो आईजी टीपी एल को सीओपीटी द्वारा देय अधिनीकरण प्रतिकर के यथोचित अनुमान का उल्लेख कीजिए। इस संबंध में उनके लेखे में/लागत विवरण में दी जानेवाले उपचार/देने के लिए प्रत्याशित उपचार भी सूचित कीजिए।	(घ) सीओपीटी अईजीटीपीएल को कोई अधिनीकरण प्रतिकर देने का प्रत्याशा नहीं करती है।																											
	(ङ) प्रमाणित करें कि वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़े में आईजीटीपीएल को सौंपा दी गई परिसंपत्ति सम्मिलित नहीं किया गया है।	(ङ) यह प्रमाणित किया जाता है कि 2008-09 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखे में आर जी सी टी में उनके प्रचालन के लिए आईजीटीपीएल को सौंपा दी गई परिसंपत्ति सम्मिलित नहीं किया गया है।																											
(ii)	जब आर जी सी टी प्रचालन प्रत्यावर्तित करने के बाद कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा लिए जानेवाले परिसंपत्तियों का विस्तृत विवरण तथा नियोजित पूँजी आकलन में इस प्रकार की परिसंपत्तियों का प्रतिपादन संबंधी विवरण दें।	परिसंपत्तियों में चल और अचल दोनों मद शामिल है। परिसंपत्तियाँ जैसे कन्टाइनर हस्तन उपकरण याने ग्यान्ट्री क्रैन, अंतरण ब्रेन्स, रीच स्टार्कर्स आदि का कोचिन पोर्ट ट्रस्ट में कोई उपयोग नहीं होता क्योंकि कन्टाइनर प्रचालन आई सी टी टी परियोजना स्थल में आई जी टी पी एल द्वारा हस्तन किया जाएगा। उन परिसंपत्तियों का आई जी टीपीएल द्वारा निपटारा करेगा तथा लेखाकरण बकाया अपक्रन्ट प्रीमियम में समायोजित किया जाएगा। कोचिन पोर्ट ट्रस्ट अचल परिसंपत्तियाँ जैसे कन्टाइनर बर्थ, पार्किंग यदि, बैंक-अप क्षेत्र & अन्य सिविल संरचनाओं को लिया जाएगा। उन परिसंपत्तियों का मूल्य निर्णय किया जाएगा और संशोधित लागत विवरण (2010-11, 2011-12) के नियोजित पूँजी आकलन, में विचार किया जाएगा।																											
(iii)	वल्लारपाडम में आईजीटीपीएल के प्रचालन के लिए हस्तान्तरण करते वक्त दी गई परिसंपत्तियों/देने के लिए निश्चित परिसंपत्तियों का लागत विवरण में प्रतिपादित लेखाकरण संबंधी विवरण सूचित किया जाए।	48 हेक्टर क्षेत्र भूमि आईजीटीपीएल को 30 वर्षों के लिए पट्टे पर नामित लाइसेंस शुल्क 1/-रुपये प्रति मीटर प्रति वर्ष आई सी टी टी परियोजना स्थल के लिए दी गई। लाइसेंस शुल्क से प्राप्त आय के बारे में लागत विवरण में परामर्श किया गया है।																											
5.	यातायात आकलन																												
(i)	<p>2006-07 से 2008-09 तक आई जी टी पी एल द्वारा हस्तन की गई यातायात तथा 2009-10 से 2011-12 वर्षों के आकलन सूचित करना है।</p> <p>2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए लागत विवरण में आई जी टी पी एल के यातायात आकलन पर विचार करने का आधार राजीव गाँधी कन्टाइनर टर्मिनल (आर जी सी टी) तथा अन्तर्राष्ट्रीय कन्टाइनर यानान्तरण टर्मिनल में विघटन करके विवरण दिया जाए जबकि आईजीटीपीएल का प्रचालन वल्लारपाडम में स्थानान्तरण किया जाए।</p>	<p>कोचिन पोर्ट ट्रस्ट तथा आई जी टी पी एल द्वारा हस्तन किए कार्गो यातायात 2006-07 से 2008-09 तथा 2009-10 से 2011-12 तक का आकलन नीचे दिया जाता है :</p> <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="3">वास्तविक</th><th colspan="3">आकलन</th></tr><tr><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>को पो ट्रा द्वारा हस्तन किए गए माल (एम एम टी)</td><td>12.31</td><td>12.57</td><td>11.97</td><td>13.75</td><td>15.70</td><td>15.76</td></tr><tr><td>कन्टाइनर (टी ईयु)</td><td>226808</td><td>253715</td><td>260473</td><td>310000</td><td>478000</td><td>588000</td></tr></table>	विवरण	वास्तविक			आकलन			2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	को पो ट्रा द्वारा हस्तन किए गए माल (एम एम टी)	12.31	12.57	11.97	13.75	15.70	15.76	कन्टाइनर (टी ईयु)	226808	253715	260473	310000	478000	588000
विवरण	वास्तविक			आकलन																									
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12																							
को पो ट्रा द्वारा हस्तन किए गए माल (एम एम टी)	12.31	12.57	11.97	13.75	15.70	15.76																							
कन्टाइनर (टी ईयु)	226808	253715	260473	310000	478000	588000																							

		<table><tr><td>(आई जी टी पी एल)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>डिम्बावन्दीकृत कार्गो (एमएमटी) (आईजीटीपीएल)</td><td>2.9 5</td><td>3.1 8</td><td>3.2 6</td><td>3.88</td><td>5.9 8</td><td>7.3 5</td></tr><tr><td>कुल यातायात (डिम्बावन्दीकृत कार्गो)</td><td>15. 26</td><td>15. 75</td><td>15. 23</td><td>17.6 2</td><td>21. 67</td><td>23. 11</td></tr></table>	(आई जी टी पी एल)							डिम्बावन्दीकृत कार्गो (एमएमटी) (आईजीटीपीएल)	2.9 5	3.1 8	3.2 6	3.88	5.9 8	7.3 5	कुल यातायात (डिम्बावन्दीकृत कार्गो)	15. 26	15. 75	15. 23	17.6 2	21. 67	23. 11
(आई जी टी पी एल)																							
डिम्बावन्दीकृत कार्गो (एमएमटी) (आईजीटीपीएल)	2.9 5	3.1 8	3.2 6	3.88	5.9 8	7.3 5																	
कुल यातायात (डिम्बावन्दीकृत कार्गो)	15. 26	15. 75	15. 23	17.6 2	21. 67	23. 11																	
		<p>टैंप को टैरिफ संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए आई जी टी पी एल हस्तन किए जानेवाले कन्टाइनर यातायात संबंधी विवरण दिया है । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के मामले में भी उसी प्रकार विचार किया जाना है । आई सी टी टी परियोजना में कन्टाइनर यातायात संबंधी आकलन फार्म नं .2 ए में प्रतिपादित किया गया है ।</p> <p>आर जी सी टी में हस्तन किए जानेवाले कार्गो की मात्रा संबंधी विवरण देना जो आई जी टी पी एल द्वारा एक बार खाली किया हो, संभव नहीं है । आर जी सी टी के बर्थ तथा बैक-अप क्षेत्र सामान्य कार्गो जैसे कोयला, लोहा स्क्राप</p>																					
		<p>आदि के आयात के लिए उपयोग किया जाएगा जो अब निम्न गहराई बर्थों में हस्तन किया जाता है । क्यु 7, क्यु 8 क्यु 9 बर्थों के लिए 12.5 मी. डुबाव बेसिन फ्रन्ट में होने के कारण पोर्ट काम उच्च धारितावाले सामान्य बल्क कार्गो वेसलों को समायोजित किया जा सका ।</p>																					
(ii)	<p>नौवहन मंत्रालय द्वारा दिनांक अप्रैल 2009 के पत्र द्वारा तय किए वार्षिक कार्गो यातायात कन्टाइनरके बिना 2009-10 के लिए 14.90 मिलियन टन था जबकि को पो ट्र का अनुमानित यातायात 13.75 मिलियन टन है। सरकार द्वारा तय किए लक्ष्य से यातायात आकलन में भिन्नता होने के कारण बता दें ।</p> <p>मंत्रालय द्वारा तय किए लक्ष्य के साथ कोचिन पोर्ट यातायात आकलन को ताज़ा बना दिया जाए तथा पंचवर्षीय योजना/ वार्षिक योजना तथा चालू प्रतीक्षित वृद्धि के साथ भी । यातायात आकलनके लागत विवरण में पंचवर्षीय योजना / वार्षिक योजना से संबंधित कोई विचलन है तो उसके संबंध में भी विवरण दें ।</p>	<p>पिछले वर्षों में हस्तन किए गए वास्तविक कार्गो यातायात, आयातीत/निर्यातीत कार्गो के टाइप, पृष्ठप्रदेश मांग तथा सप्लाई , व्यापार अधिवेशन तथा कोई अन्य विशेष प्रतिवेदन तथा उपभोक्ताओं द्वारा नए तथा/या अतिरिक्त कार्गो पोर्ट में लाने के लिए मांग आदि के आधार पर पोर्ट ने 2009-10 वर्ष के लिए हस्तन करनेवाले वास्तविक यातायात की योजना तैयार की थी ।</p> <p>पोर्ट ने कार्गो यातायात की वृद्धि के लिए लगातार प्रयत्न किया जा रहा है जैसे बीच बीच में व्यापार अधिवेशन आयोजित करना, रियायत पोर्ट टैरिफ का प्रस्ताव रखना आदि । तथापि प्रत्याशित कार्गो यातायात अपेक्षाकृत बहुत कम है । इसलिए पोर्ट मंत्रालय के आँकड़ों की</p>																					

		अपेक्षा यथार्थ योजना में ध्यान देते हैं, क्योंकि वर्तमान परिस्थिति के अनुसार मंत्रालय का लक्ष्य प्राप्त करना मुश्किल है ।
(iii)	पुनर्निर्मित नोर्थ कोयला बर्थ तथा मट्टान्चेरी वार्फ के कमीशनिंग पर हस्तन करनेवाले प्रत्याशित अतिरिक्त कार्गो-वार यातायात कोई है तो सूचित करें ।	यद्यपि, एन सी बी का पुनर्नवीकरण हुआ हो तथा कमीशन भी किया गया हो, बर्थों में आवश्यक कार्गो हस्तन उपकरण, रेल साइडिंग , बड़े वेसलों के लिए गहराई की अपर्याप्तता तथा बैक- अप क्षेत्र की कमी आदि वर्तमान है । जो भी हो, पोर्ट 2 लाख टन अतिरिक्त सामान्य बल्क कार्गो का हस्तन इस बर्थ द्वारा करने की प्रतीक्षा करती है जो कार्गो यातायात पूर्वानुमान के अनुसार है । मट्टान्चेरी वार्फ फेस-1 निर्माण प्रगति में है और पूर्ति की अनुमानित तारीख दिसंबर 2009 है । इस बर्थ के ज़रिए 1 से 2 लाख टन सामान्य कार्गो हस्तन की प्रतीक्षा करती है ।
6.	आय अनुमान	
(i)	2010-11 वर्ष के आय अनुमान यातायात के अनुमानित वृद्धि से मेल मिलाप नहीं करते तथा इसलिए इसका समर्थन करें ।	(क) 2010-11 तथा 2011-12 वर्ष के आय अनुमान का अनुमानित कार्गो यातायात वृद्धि के अनुसार ठीक किया गया है । (ख) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने 2009 दिसंबर 2 तथा 2010 जनवरी 6 के ई-मेल के अनुसार निम्न प्रकार स्पष्टीकरण
		लाइसेंस शुल्क नहीं दिया जा सकता । इसलिए आय में संपदा किराए की कमी होगी । ➤ यह स्पष्ट किया है (2010 जनवरी 6 के पत्र के अनुसार)कि 2009-10 वर्ष में प्रत्याशित वेसल संबंधी राजस्व में 2009-09 वर्ष से तुलना करने पर कमी होने का मुख्य कारण एसबीएय में टग सेवा के लिए 2008 दिसंबर 30 को टाम्प द्वारा अनुमोदित दर पहले पोर्ट द्वारा वसूलीकृत दर से कम होता है । आगे 2009-10 वर्ष में नेहरू शताब्दी से प्राप्त आय (10.11 करोड़ रुपये से 5.5 करोड़ रुपये तक) में भी कमी सूचित करती है । इसका कारण प्रस्तावित भाड़े प्रभार में हुई वृद्धि से माँग में आयी हुई प्रत्याशित कमी है । ➤ 2010-11 वर्ष में संपदा किराये द्वारा प्राप्त प्रत्याशित आय में कमी का मुख्य कारण आर जी सी टी से आई सी टी टी

		की ओर प्रचालन अन्तरित करने से होता है । 2010-11 वर्ष में आर जी सी टी से प्राप्त की जा रही लाइसेंस शुल्क 12 करोड़ रुपये की कटौती होगी । पुतुवाइपिन के मेसर्स. पेट्रोनेट एल एन जी लि. से प्राप्त पट्टे किराए भी संपदा किराए में शामिल है ।																																									
(ii)	2006-07, 2007-08, 2008-09 के दौरान विभिन्न प्रकार के कार्गो के रहने के औसत समय का विश्लेषण प्रस्तुत करें । 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों में विलंब शुल्क तथा भंडारण आय के आकलन के लिए औसत रहने का समय जो कि वर्तमान टैरिफ स्तर तथा प्रस्तावित टैरिफ में सूचित करें ।	2006-07 से 2008-09 वर्ष में विभिन्न कार्गो के औसत रहने का समय (वास्तविक) तथा 2009-10 वर्ष के (आकलन) वर्तमान तथा प्रस्तावित टैरिफ में निम्न प्रकार सूचित किया जाता है (दिनों में) <table><tr><th rowspan="2">क्रम सं</th><th rowspan="2">कार्गो</th><th colspan="3">वास्तविक</th><th>आकलन</th></tr><tr><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>09-10</th></tr><tr><td>1</td><td>ड्रै बल्क</td><td>30</td><td>17.5</td><td>17.5</td><td>17.5</td></tr><tr><td>2</td><td>ब्रेक बल्क</td><td>16</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td></tr><tr><td>3</td><td>कन्टाइनर</td><td>7.</td><td>7.5</td><td>7.5</td><td>7.5</td></tr></table>	क्रम सं	कार्गो	वास्तविक			आकलन	06-07	07-08	08-09	09-10	1	ड्रै बल्क	30	17.5	17.5	17.5	2	ब्रेक बल्क	16	15	15	15	3	कन्टाइनर	7.	7.5	7.5	7.5													
क्रम सं	कार्गो	वास्तविक			आकलन																																						
		06-07	07-08	08-09	09-10																																						
1	ड्रै बल्क	30	17.5	17.5	17.5																																						
2	ब्रेक बल्क	16	15	15	15																																						
3	कन्टाइनर	7.	7.5	7.5	7.5																																						
(iii)	(क)सिंगल पोयन्ट मूरिंग (एसपीएम) प्रचालन के लिए टैंप द्वारा 12 दिसंबर 2008 के आदेश सं.टैंप/32/2007-सीओपीटी द्वारा अनुमोदित अंतिम दर के साथ वर्ष 2007-08 में 450 लाख रु. तथा 2008-09 तथा 09-10 वर्षों में 950 लाख रुपये की तदर्थ कमी का लागत विवरण के वेसल संबंधी आय से समायोजित किया । इस दोनों वर्षों के लिए	(क) 2008 दिसंबर 17 के टैंप अधिसूचना के अनुसार पार्टियों को वापस की गई राशि 15.77 करोड़ रुपये हैं । इससे संबंधित विस्तृत विवरण प्रस्तुत की जाती है ।																																									
	एस पी एम में प्रचालन के लिए 2008 दिसंबर में टैंप द्वारा अनुमोदित अंतिम दर के अनुसार पोर्ट द्वारा वापस करने के लिए प्रस्तुत की गई तदर्थ बिल सूचित करें ।																																										
	(ख) हमारे दिनांक 17 दिसंबर, 2008 के टैरिफ आदेश सं.टाम्प/32/1007 सी ओ पी टी में बताए गए के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने एक अच्छे विश्लेषात्मक प्रस्ताव रखने की सलाह दी जो एस पी एम प्रचालन के लिए प्रस्तावित सेवाओं के लिए प्राप्त वास्तविक लागत के अनुसार प्रबन्धित सेवाओं के आधार पर होगा । एसपीएम प्रचालन के लिए 2007-08 तथा 2008-09 वर्षों के वास्तविक लागत विवरण अगले तीन वर्षों के याने 2009-10 से 2011-12 तक के आकलन के साथ अलग लागत विवरण प्रस्तुत करें ।	(ख) एसपीएम प्रचालन के लिए 2007-08 तथा 2008-09 वर्षों के वास्तविक लागत विवरण तथा 2009-10 से 2011-12 तक के आकलन के साथ अलग लागत विवरण प्रस्तुत किया जाता है । सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए विवरण का संक्षिप्त रूप भी नीचे दिया जाता है । (रु. करोड़ों में) <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="3">वास्तविक</th><th colspan="2">संभव</th></tr><tr><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>(i) वेसल चालायात</td><td>24</td><td>81</td><td>78</td><td>84</td><td>84</td></tr><tr><td>(ii) कन्टायी शुल्क तथा पुलबाक सेवाओं से वेसल संबंधी शुल्क</td><td>5.64</td><td>18.11</td><td>17.60</td><td>20.86</td><td>20.86</td></tr><tr><td>(iii) क्लब</td><td>6.60</td><td>12.19</td><td>12.55</td><td>12.64</td><td>12.74</td></tr><tr><td>(iv) आग ओसीई (उपयोगित पूंजी के 1/3 पर 16% याने 3 करोड़ रुपये)</td><td>-</td><td>-</td><td>11.48</td><td>0.48</td><td>0.48</td></tr><tr><td>(v) क्लब पर अधिक आय</td><td>-11.99</td><td>5.82</td><td>4.57</td><td>7.73</td><td>7.65</td></tr></table>	विवरण	वास्तविक			संभव		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	(i) वेसल चालायात	24	81	78	84	84	(ii) कन्टायी शुल्क तथा पुलबाक सेवाओं से वेसल संबंधी शुल्क	5.64	18.11	17.60	20.86	20.86	(iii) क्लब	6.60	12.19	12.55	12.64	12.74	(iv) आग ओसीई (उपयोगित पूंजी के 1/3 पर 16% याने 3 करोड़ रुपये)	-	-	11.48	0.48	0.48	(v) क्लब पर अधिक आय	-11.99	5.82	4.57	7.73	7.65
विवरण	वास्तविक			संभव																																							
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12																																						
(i) वेसल चालायात	24	81	78	84	84																																						
(ii) कन्टायी शुल्क तथा पुलबाक सेवाओं से वेसल संबंधी शुल्क	5.64	18.11	17.60	20.86	20.86																																						
(iii) क्लब	6.60	12.19	12.55	12.64	12.74																																						
(iv) आग ओसीई (उपयोगित पूंजी के 1/3 पर 16% याने 3 करोड़ रुपये)	-	-	11.48	0.48	0.48																																						
(v) क्लब पर अधिक आय	-11.99	5.82	4.57	7.73	7.65																																						

(iv)	संपदा कार्य के अधीन आईजीटीपीएल से प्राप्त /प्राप्त होनेवाले लाइसेंस शुल्क को शामिल करते हुए लागत विवरण का संशोधन किया जाए ।	2006-07 से 2011-12 तक से प्राप्त किए/प्राप्त किए जानेवाले लाइसेंस शुल्क को संशोधित लागत विवरण में शामिल किया है ।
(v)	पिछले टैरिफ आदेश (पैरा 10 (ii) (ख)) में प्राधिकारियों द्वारा सलाह दी, कि अगले टैरिफ पुनरीक्षण प्रस्ताव को फाइल करते वक्त स्टाफ क्वार्टरों से संबंधित कार्य के लिए नियोजित कर्मचारियों की संख्या के आधार पर व्यय को बांट दिया जाए । हमारे सुझाव से पोर्ट सहयोजित करें ।	स्टाफ क्वार्टरों से संबंधित मुख्य तथा उप कार्यकलाप के खर्च का बाँट उक्त कार्य में नियोजित कर्मचारियों की संख्या के अनुसार करना हाल में मुश्किल है । 2009 फरवरी 7 से पोर्ट ने समेकित ईआरपी सिस्टम को कार्यान्वित किया है । नए सिस्टम एक बार चालू हो जाए तो कर्मचारियों के आधार पर लागत का बाँट अगले टैरिफ संशोधन से अमल में होगा ।
(vi)	डोलर डिनोमिनेटड टैरिफ मदों के लिए चालू विदेशी विनिमय दर के आधार पर वेसल संबंधी आय के आकलन के अनुमोदन को अद्यतन किया जाए । इस प्रकार के आकलन के लिए स्वीकृत विनिमय दर को सूचित किया जाए ।	2009-10 से 2011-12 वर्षों के अनुमानित आय को अद्यतन किया गया है । अनुमोदित बजट आकलन से 2009-10 वर्ष के वेसल संबंधी आय की योजना प्राप्त करें। 2010-11 तथा 2011-12 वर्ष के वेसल संबंधी आय की योजना 2008-09 वर्ष के वास्तविक आय तथा वेसल यातायात योजना के अनुसार होगा । (कोचिन पोर्ट ट्रस्ट में आय आकलन के लिए स्वीकृत विनिमय दर संबंधी सूचना नहीं दी ।
(vii)	2009-10 वर्ष से 2011-12 तक के आय आकलन के विस्तृत परिकलन वर्तमान	2009-10 से 2011-12 वर्षों के आय आकलन संबंधी विवरण संशोधित लागत विवरण में वर्तमान टैरिफ स्तर तथा
	टैरिफ दर तथा प्रस्तावित टैरिफ स्तर पर प्रस्तुत किया जाए ।	प्रस्तावित टैरिफ स्तर के साथ प्रस्तुत किया है ।
(viii)	2009-10 से 2011-12 तक के हर एक वर्ष के लिए दरमान में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित संशोधन के लिए आई हुई वित्तीय विवक्षा सूचित करते हुए विवरण प्रस्तुत करें । (क्रियाकलाप-वार/उप कार्यकलाप वार विवरण)	
	<p>(क) अध्याय II-वेसल संबंधी प्रभार</p> <p>(i) तटीय वेसलों से संबंधित 30 दिनों में एक बार प्रति प्रवेश आधार पर बार बार पोर्ट देय राशि की उगाही में परिवर्तन</p> <p>(ii) विदेश समुद्रयात्रा वेसलों के लिए वेसल संबंधी प्रभार में 331/3% रियायत की वापसी ।</p>	<p>(i) विभिन्न प्रकार के तटीय कार्गो वेसलों के लिए एक महीने में वेसल आवृत्ति का पूर्वानुमान करना मुश्किल है । पोर्ट में तटीय वेसलों का आना भीतरी प्रदेशों में कार्गो की माँग तथा पूर्ति समुद्रयात्रा सूचि आदि के अनुसार होगा । तटीय समुद्रयात्रा की आवृत्ति में वर्षों वर्ष परिवर्तन होती रहती है । इसलिए वित्तीय विवक्षा बहुत तुच्छ ही होता है । डाफ्ट मोडल दरमान की आवश्यकता के अनुसार पोर्ट देय राशि की वसूली के लिए 30 दिनों में एक बार प्रति प्रवेश आधार पर आवृत्ति को संशोधन करने का प्रस्ताव रखा ।</p> <p>(ii) पोर्ट में आनेवाले विदेश समुद्रयात्रा वेसलों को यात्रा प्रचालक द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा पैकेज के आधार पर लाया जाता है । विभिन्न घटकों के आधार पर हर एक वर्ष में पोर्ट में आनेवाले वेसल में भिन्नता होती है । वर्ष 2008-09 में 35 विदेश यात्रा वेसल</p>

(iii) पोर्ट देय राशि में 40% वृद्धि और कन्हारी शुल्क में 40-44% की वृद्धि का प्रस्ताव है।

पोर्ट में आए तथा वेसल संबंधी आय 3 करोड़ रुपये था। इन वेसलों को दी हुई छूट 1.5 करोड़ रुपये था। 331/3% छूट के वापसी के कारण 2009-10 से 2011-12 वर्ष तक की अवधि का अतिरिक्त आय वही रकम आकलित किया है।

(iii) प्रस्तावित 40% टैरिफ वृद्धि से पोर्ट देय राशि तथा कन्हारी शुल्क की वित्तीय विवक्षा तथा बाद की अनुमानित अतिरिक्त आय 2009-10 से 2011-12 तक निम्न प्रकार है :

क्रम सं	कार्यकला प	2009-10	2010-11	2011-12
1.	योजनाबद्ध वेसल यातायात (संख्या में)	1200	1275	1325
2.	पोर्ट देय (रुपये करोड़ों में)	1.30	5.76	5.98
3.	कन्हारी शुल्क (रुपये करोड़ों में)	3.50	16.74	17.40

कार्यप्रणाली

(रुपये करोड़ों में)

वर्ष	प्रस्तावित टैरिफ पर पोर्ट देय	वर्तमान टैरिफ पर पोर्ट देय	भिन्नता
2009-10	18.20	13.00	5.20(1/4)
2010-11	20.15	14.39	5.76
2011-12	20.94	14.96	5.98

वर्ष	प्रस्तावित टैरिफ पर पाइलटेज	वर्तमान टैरिफ पर पाइलटेज	भिन्नता
2009-10	49.00	35.00	14.00(1/4)
2010-11	58.61	41.87	16.74
2011-12	60.91	43.51	17.40

<p>(iv) वर्तमान 25% के पाइलटेज शुल्क से प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क के 50% में शिफ्टिंग प्रभार में बढ़ती (वर्तमान शिफ्टिंग प्रभार में 180/188% की बढ़ती)</p> <p>(v) विविध पाइलटेज शुल्क में 40-100% बढ़ती ।</p> <p>(vi) अनुसूची 2.2.5. में विभिन्न अन्य सेवाओं के लिए टैरिफ मदों के साथ प्रस्तावित सूखी गोदी सुविधाओं के साथ कार्यान्वित स्लाब -तर टैरिफ ।</p> <p>(vii) विभिन्न ग्रुप के बर्थ/ स्ट्रीम मूरिंग के निर्धारित वर्तमान 6 टयर दर के खिलाफ सभी बर्थों तथा स्ट्रीम मूरिंग के लिए समान बर्थ प्रभार ।</p>	<p>(iv) शिफ्टिंग क्रियाकलाप तो पाइलटेज क्रियाकलाप जैसी है । आवश्यक श्रम बल, टगों की संख्या तथा लॉचस, समय आदि तो पाइलटेज क्रियाकलाप जैसी ही है । इसीलिए, प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क की 25% से 50 % की वृद्धि उचित है । 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के प्रति वर्ष की प्रत्याशित अतिरिक्त आय 64 लाख रुपये हैं ।</p> <p>(v) विविध पाइलटेज शुल्क निर्धारित करने योग्य नहीं है । इससे अतिरिक्त आय है तो भी, वह अपर्याप्त है ।</p> <p>(vi) अनुसूची 2.2.5 में सूचित किए अनुसार सूखी गोदी के क्रियाकलाप में सभी उप-क्रियाकलाप शामिल है । प्रत्येक उप-क्रियाकलाप अलग लागत मूलतत्त्व के साथ संबद्ध है । यद्यपि पोर्ट ने सूखी गोदी सुविधाओं के लिए स्लाब-तर टैरिफ प्रस्तावित की है, सुविधाओं द्वारा अर्जित आय नगण्य है । वर्तमान सुविधाओं का विकास पोर्ट क्राफ्टों के सूखी गोदी के लिए ही हुआ है, इसके अभाव में बाहरी क्राफ्टों का इस्तेमाल किया जाता है । पोर्ट तथा आसपास के क्षेत्र में विकसित निजी सूखी गोदी सुविधाओं के कारण, पर्याप्त इन्फ्रास्ट्रक्चरों का अभाव, पुराने उपस्कर एवं क्षमता प्रतिबंध इत्यादि के कारण पिछले कई सालों के लिए इस सुविधा से अर्जित राजस्व नगण्य है ।</p> <p>(vii) टाप्प मार्गदर्शन के प्रावधान 6.1 के अनुसार बर्थ प्रभार के लिए सिंगल स्लाब प्रस्तावित किया है । 2009-10 से 2011-12 की अवधि के लिए क्रमानुसार 1.25 करोड़ रुपये , 5.04 करोड़ रुपये एवं 5.24 करोड़ रुपये की जहाज़ यातायात में हुई वृद्धि तथा सिंगल स्लाब परिवर्तन के फलस्वरूप बर्थ भाड़े प्रभार में अनुमानित बढ़ती आय है । वर्तमान में सी ओ पी टी में स्ट्रीम मूरिंग सुविधा नहीं है । तथापि, भविष्य में उसी प्रकार के प्रत्याशित सुविधा विकास के साथ टैरिफ का प्रस्ताव किया गया है ।</p>
<p>(viii) अन्य जहाज़ संबंधी टैरिफ मदों में प्रस्तावित बढ़ती तथा सोपाधिकता में प्रस्तावित आधुनिकीकरण का प्रभाव ।</p>	<p>(viii) जबकि सुविधा के लिए मांग अपेक्षाकृत कम थी आर्थिक विवक्षा अल्प थी ।</p>

(ख) अध्याय III- कार्गो संबंधी प्रभार:

(i) तर्मल कोयला, अन्य कोयला, रेत एवं पत्थर और चीनी जैसे कुछ कार्गो मर्दों की घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती और सुरक्षा मालों के घाटशुल्क दर में प्रस्तावित बढ़ती ।

(ii) वर्तमान 0.28 % के यथामूल्य दर के खिलाफ नामनिर्देशित माल के लिए प्रति टन के लिए प्रस्तावित 100/-रूपये का विशिष्ट घाटशुल्क दर ।

(iii) अन्तर्देशीय जल बाजों के ज़रिए आयातीय कार्गो तथा वितरित मोटर वेहिकिल में घाटशुल्क दर की छूट ।

(iv) कुछ कार्गो मर्दों के लिए रियायत की निकासी /घाटशुल्क दर की छूट ।

(i) पिछले एक दशक के लिए पोर्ट में तर्मल कोयला, कोयला, रेत एवं पत्थर, चीनी आदि सामान्य कार्गो (सूखी बल्क) यातायात त्रुपट निश्चल रहा । पोर्ट द्वारा प्रारंभ किए गए व्यापार प्रोन्नत उपाय के रूप में तथा इस प्रकार के कार्गो के वर्तमान यातायात आन्य पड़ोसी पोर्टों में विचलित होने से प्रतिधारित करने के लिए घाटशुल्क दर में कटौती करने का मुख्य कारण था । आय में हुई कमी को कार्गो की मात्रा में वृद्धि करके बराबर किया जाएगा । इसीलिए आर्थिक वृद्धि नहीं प्रत्याशित है । अन्य कार्गो से अधिक खतरा अन्तर्ग्रस्त है सुरक्षा कार्गो के संबंध में तथा इसके लिए विशेष अभिशमन सेवा, अतिरिक्त सुरक्षा रीति का डिप्टोइमेन्ट, अलग भंडारण जगह इत्यादि वृद्धिपूर्ण लागत आवश्यक है । इसीलिए हमने ऐसे अतिरिक्त लागत को दूर करने के लिए इस कार्गो के लिए उच्चतम दर प्रस्तावित की है ।

(ii) यथामूल्य आधार से कार्गो के बेनामनिर्देशित माल के लिए मात्रा आधार पर घाटशुल्क दर का परिवर्तन मार्च 2005 के टैरिफ मार्गनिर्देशानुसार किया है । ऐसे कार्गो के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर 100 रूपये प्रति टन की गणना तो घाटशुल्क की मूल्य आधार एवं मात्रा कार्यान्वित को समीकृत करके की गई है । इसीलिए प्रत्याशित आय में कोई वृद्धि/घटाव नहीं हुई है ।

(iii) बार्ज के ज़रिए वितरित आयातीय कार्गो पर घाटशुल्क उद्ग्रहण नहीं लादते हैं क्योंकि कार्गो के उतारते वक्त घाटशुल्क की भुगतान की गई है । रो-रो बार्जस के ज़रिए मोटर वेहिकिल वहन करनेवाले कन्टाइनरों को भी घाटशुल्क की भुगतान नहीं करना है क्योंकि वे तो शिपमेंट या वितरण के लिए कन्टाइनरों का वहन करते हैं , टर्मिनल पर इनको घाटशुल्क की भुगतान करना पड़ता है ।

(iv) प्रस्तावित दरमान को मानकीकृत, सरलीकृत एवं पुर्नगठित की गई है तथा कोई रियायत की निकासी/कुछ कार्गो मालों के लिए घाटशुल्क दर की छूट उपर्युक्त का एक भाग है । रियायत को बढ़ाने का कारण तथा कुछ प्रकार

	के कार्गो के लिए घाट शुल्क में छूट से क्रमानुसार कार्गो यातायात में वृद्धि और वार्फ सुविधाओं का गैर-इस्तेमाल । इसीलिए ऐसे रिआयतों को निष्कासित करने का प्रस्ताव है । कार्गो यातायात तथा वार्फ सुविधाओं के गैर-इस्तेमाल के लिए कुछ प्रकार के कार्गो के लिए रिआयत की बढ़ती और घाटशुल्क में छूट देने का कारण था । इसीलिए ऐसे रिआयतों को निष्कासित करने का प्रस्ताव है ।
<p>(v) बचाया हुआ माल एवं षट औट कार्गो के संबंध में वर्तमान 7/12 दिनों से 3 दिनों मुफ्त अवधि में कटौती ।</p> <p>(vi) विलंब प्रभार में प्रस्तावित 89-92% की कमी का संघात ।</p> <p>(vii) लाइसेंस आधार पर बाँटी गई ट्रांजिट क्षेत्रों के लिए भंडारण प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव (कार्गो के ठहरते में वृद्धि के साथ स्लाब-तर बढ़ती दर) ।</p>	<p>(v) पोर्ट ने आयात कार्गो के लिए 7 दिनों की तथा निर्यात कार्गो के लिए 12 दिनों की मुफ्त अवधि प्रदान की है । बचाया हुआ माल एवं षट औट कार्गो के लिए आयात या निर्यात का मूर्त रूप न देने के कारण उसे कटौती मुफ्त अवधि रखने का प्रस्ताव रखा गया । इस प्रकार की प्राप्ति विरल है और इसलिए इस परिवर्तन के आर्थिक परिणाम अल्प है ।</p> <p>(vi) मुफ्त अवधि से परे और इससे परे ठहरे कार्गो के लिए विलंब दण्डस्वरूप धारा है । वर्तमान विलंबशुल्क जो प्रभार स्लाब आधारित है पड़ोसी पोर्टों से तुलना करने पर उच्चतम दर है । इसलिए, पोर्ट ने व्यापार प्रोत्तति उपाय के रूप में प्रस्ताव में स्लाब दरों का पुनर्गठन किया ।</p> <p>(vii) ट्रांजिट क्षेत्र में स्लाब -तर लाइसेंस शुल्क का प्रस्ताव इसलिए रखा गया कि वार्फ क्षेत्र में संकुलन रोका जाए और सुविधा चाहनेवाले अन्य उपभोक्ताओं को अधिक ठहरने से हानि पहुँचने से निरुत्साहित भी कर सकें । आर्थिक परिणाम निर्धारित नहीं की गई ।</p>
(ग) पोर्ट उपस्कर के लिए भाड़ा प्रभार के संबंध में अध्याय iv और अध्याय v में प्रस्तावित टैरिफ वृद्धि का संघात और शर्तों में प्रस्तावित आधुनिकीकरण के आर्थिक संघात के साथ विविध प्रभार ।	(ग) वार्फ उपस्कर में इलक्ट्रिक षोर क्रेन एवं नाइट ड्यूटी फोर्क लिफ्ट ट्रक्स जोड़े हैं । अधिकतम उपस्कर पुराने हैं और वर्तमान कार्गो यातायात कार्यान्वयन की क्षमता भी अपर्याप्त है । षोर संभालन के प्रथम प्रचालन की लागत को कम्पोजिट बर्थ भाड़ा प्रभार में शामिल की गई है तथा अध्याय iv के अधीन प्रस्तावित उपस्कर प्रभार तो द्वितीय प्रचालन के लिए मात्र है । उपर्युक्त बताए गए कारणों से पिछले कुछ सालों के लिए द्वितीय प्रचालन के लिए क्रेनों का इस्तेमाल

		कम है । 2009-10 से 2011-12 तक इन प्रस्तावित प्रभारों के लिए अनुमानित आय अल्प है ।
	<p>(घ) बेतन दर में प्रस्तावित नए टैरिफ मद (मद-वार) जो अलग से प्रक्रियाधीन है ।</p> <p>(i) टेलिफोन/टीवी केबल लगाने से किराए का मार्गाधिकार प्रभार ।</p>	<p>(घ) पोर्ट ने बताया कि स्पष्टीकरण अलग भेजा गया है ।</p> <p>(i) किराए का मार्गाधिकार प्रभार नियत करने के संदर्भ पर, प्रस्तावित दरानुसार पोर्ट ने अतिरिक्त आय का कोई उल्लेख नहीं किया है ।</p>
	<p>(ii) कन्टाइनर फ्राइट स्टेशन (सीएफएस) के लिए प्रभार ।</p> <p>(iii) फ्लोटिंग क्रेन एफ सी पेरियार/ ड्रेडजर के लिए प्रभार</p>	<p>(ii) सीओपीटी ने दिनांक 4 जनवरी 2010 के ईमेल के तौर पर सीएफएस के आय को वर्तमान टैरिफ तथा प्रस्तावित दर की सूचना देते हुए संशोधित विवरण का उल्लेख किया गया है । इस विवरण के अनुसार वर्तमान टैरिफ पर अनुमानित तत्संबद्धित वर्षों के 8750 लाख रुपये के खिलाफ 2010-11 और 2011-12 दिसंबर 2009 के प्रत्येक वर्षों के लिए सीएफएस निर्धारित आय 105 लाख रुपये हैं ।</p> <p>(iii) फ्लोटिंग क्रेन एफ सी पेरियार और ड्रेडजर प्रभार के पुनरीक्षण के लिए फाइल किए गए प्रस्ताव के संदर्भ पर , पत्र संख्या.सीएडी/लागत/टैरिफ पुनरीक्षण प्रस्ताव/2009 दिनांक 2 नवंबर 2009 के तौर पर बताया कि वर्तमान दर पर आय अनुमान का उल्लेख किया गया है और प्रस्तावित दर पर नहीं । तदनन्तर दिनांक 17 दिसंबर 2009 के ई-मेल के तौर पर पोर्ट ने यह अनुसमर्थन किया कि टाम्प के अनुमोदन के तौर पर 26वीं फरवरी 2008 से तदर्थ आधार पर नेहरू शताब्दी का भाड़ा प्रभार 52000/-रुपये प्रति घंटे के लिए निर्धारित करके कार्यान्वित किया गया । 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए तदर्थ दर पर प्रक्षेपित आय 550/- लाख रुपये प्रति है । ड्रेडजर मांग के आधार पर बाहरी पार्टी को प्रभारित किया है जो घटाता-बढ़ता है इसे पिछले वर्षों से देख सकते हैं ।</p> <p>सीओपीटी ने दिनांक 17 दिसंबर 2009 के ई-मेल द्वारा बताया कि मांग के आधार पर फ्लोटिंग क्रेन पेरियार भाड़े पर लिया है जो वर्ष-प्रतिवर्ष घटाता-बढ़ता है । वर्तमान दर तथा प्रस्तावित</p>

		<p>दर पर 2009-10 से 2011-12 तक के प्रत्येक वर्षों के लिए प्रत्याशित आय 12 लाख रुपये हैं ।</p> <p>(iv) तदनन्तर, हमारे निवेदन पर, सी.ओ.पी.टी ने दिनांक 4 जनवरी 2010 के ई-मेल के तौर पर सूचित किया कि 2010-11 एवं 2011-12 आगामी वर्षों के लिए भूमि पट्टे से प्राप्य अतिरिक्त आय लगभग 1 से 2 करोड़ रुपये हैं । पोर्ट ने व्यक्त किया कि वल्लारपाडम, एरणाकुलम और विल्लिंगडन आईलैंड के प्रस्तावित क्षेत्र के लिए कोई निविदा प्राप्त नहीं की है । पुतुवाइपिन की भूमि के संबंध में, उद्धरित रकम तो पोर्ट द्वारा अनुमानित रकम से भी बहुत कम थी और इसी कारण निविदा का तिरस्कार किया गया । दक्षिण एण्ड पुनरुद्धारण क्षेत्र के लिए 30 साल की अवधि के लिए 3.57 करोड़ रुपये का कुल अपफ्रन्ट प्रीमियम प्राप्ति के लिए प्रत्याशा करती है ।</p>
7.	फार्म 3 ख- व्यय का विवरण	
(i)	<p>टैरिफ मार्गदर्शनों के खण्ड 2.5.1 के अनुसार सभी सामग्रियों के थोक मूल्य सूची की चालू गति के संदर्भ में व्यय प्रक्षेपण बनाया जाना है और टैरिफ बढ़ती के लिए यदि कोई है तो, टैरिफ की पुनरीक्षा के लिए प्रस्ताव रखने पर, समायोजित किया जाना है ।</p> <p>वर्ष 2008-09 में कुल प्रचालन लागत में 21.8% , वर्ष 2009-10 में 11% , वर्ष 2010-11 में 21.6% और वर्ष 2011-12 में 3% वृद्धि प्राकलित है जो क्रमवार पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़े/प्राकलनों से अत्यधिक है । प्रबन्धन और सामान्य उपरि वर्ष 2008-09 में 29% वृद्धि होने का प्राकलन है वर्ष 2009-10 में 47%, वर्ष 2010-11 और 2011-12 में 5% के रूप में वृद्धि होगा जो क्रमवार पिछले वर्षों की वास्तविक आंकड़े/प्राकलनों से अत्यधिक है । चालू थोक मूल्य- सूची के संदर्भ में प्रचालन लागत और प्रबन्धन और सामान्य उपरि में प्राकलित असंगत वृद्धि उचित सिद्ध किया जाए ।</p>	<p>पंच वर्षीय योजना/वार्षिक योजना और चालू प्रतीक्षित वृद्धि के आधार पर यातायात प्रक्षेपण के लिए टैरिफ मार्गदर्शनों के खण्ड 2.5.1 उस हद तक अनुपालित किया है । माल यातायात प्रक्षेपणों के अनुसार आय प्रक्षेपण बनाया गया है । व्यय प्रक्षेपण, अनुमोदित बजट प्राकलन 2009-10 और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्रत्याशित व्यय के आधार पर बनाया गया है ।</p> <p>2008-09 के वास्तविक आंकड़े के आधार पर लागत विवरण पुनरीक्षित/ अद्यतन किया गया है और व्यय का प्राकलन 2009-10 के अनुमोदित बजट प्राकलन के आधार पर है । 2010-11 और 2011-12 वर्षों के लिए व्यय का प्राकलन , खर्च किए जाने के लिए प्रत्याशित व्यय अर्थात् कर्मचारी लागत, (आनेवाले वेतन पुनरीक्षण को देखते हुए) ड्रेडजिंग लागत, पेंशन तथा अन्य प्रचालन और प्रशासनिक खर्चों के आधार पर बनाया गया है ।</p>
(ii)	वेतन और मजदूरी लागत	
	(क) 2007-08 के वार्षिक लेखे और 2008-09	(क) वेतन पुनरीक्षण के कारण प्रत्याशित लागत

<p>के अस्थायी वार्षिक लेखे पर वेतन पुनरीक्षण के लिए बनायी गयी व्यवस्था उसके प्राकलन के लिए अनुवर्त विस्तृत आधार के साथ सूचित की जाए ।</p>	<p>के रूप में वर्ष 2007-08 में वर्तमान वेतन लागत पर 25% बढ़ती से 14.18 करोड़ रुपये की व्यवस्था बनायी गयी है । निवल नष्ट के कारण 2008-09 (वास्तविक आंकड़े) और 2009-10 के बजट प्राकलन के लिए लेखे में कोई व्यवस्था नहीं बनायी है ।</p>
<p>(ख) यह पुष्ट किया जाए कि 2009-10 से 2011-12 वर्षों तक के लिए प्राकलित वेतन और मज़दूरी लागत का प्राकलन, वेतन पुनरीक्षण का प्रभाव ध्यान में रखकर बनाया है । वेतन पुनरीक्षण प्रभाव प्राकलित करने के लिए अनुवर्त आधार सूचित किया जाए ।</p>	<p>(ख) पुनरीक्षित लागत विवरण में @23% प्रतीक्षित बढ़ती के आधार पर आनेवाले वेतन पुनरीक्षण के प्रभाव ध्यान में रखकर 2009-10 से 2011-12 तक के लिए प्राकलित कर्मचारी लागत संशोधित किया है ।</p>
<p>(ग) 2009-10 में 7.9% , 2010-11 में 10.4% और 2011-12 में 12.5% तक वृद्धि औसतन कर्मचारी लागत में प्राकलित किया है । सभी सामग्रियों के लिए चालू थोक मूल्य सूची के</p>	<p>(ग) आनेवाले वेतन पुनरीक्षण निपटारे में प्रत्याशित बढ़ती के आधार पर पुनरीक्षित लागत में 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के लिए कर्मचारी लागत अद्यतन किया गया है ।</p>
<p>संदर्भ में कर्मचारी लागत में प्राकलित वृद्धि न्याय संगत किया जाए ।</p>	
<p>(घ)(i) मारिंग दरों पर 2006 का नाशनल ट्रिब्यूनल अवार्डशाधिसूचित किया है । टैरिफ मार्गदर्शन के खंड 2.6.2 के अनुसार पोर्ट द्वारा नियमित रूप से मारिंग दर/आंकड़ा पुनरीक्षित और समायोजित रखना है । कृपया स्पष्ट किया जाए कि क्या कोचिन पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव पुनरीक्षित मारिंग दरों के आधार पर है या नहीं । अगर नहीं है तो कृपया नाशनल ट्रिब्यूनल, कलकत्ता द्वारा 2006 में अवार्ड किए गए पुनरीक्षित मारिंग दरों के आधार पर वेतन और मज़दूरी लागत का प्राकलन संशोधित किया जाए ।</p> <p>(ii) विभिन्न सेवा के लिए वर्तमान मारिंग दर, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अनुवर्त किए जाने के लिए प्रस्तावित मारिंग दर 2009-10 से 2011-12 तक के लिए बनाये गए यातायात प्राकलन के लिए लागत सूचित किया जाए और 2009-10 से 2011-12 तक हर एक वर्ष के लिए अधिशेष जनशक्ति यदि कोई है तो सूचित किया जाए । अधिशेष श्रम के लागत का समायोजन संबंधी फार्म नं 8 में मांगे विवरण भी दिए जाए ।</p> <p>(iii) कन्स्टाइनर टर्मिनल के निजीकरण के नाते और पुनरीक्षित मारिंग दरों के कार्यान्वयन के नाते अधिशेष श्रम का लागत यदि कोई है तो टैरिफ मार्गदर्शनों के आधार पर आई जी टी पी एल से स्वीकृत /स्वीकार्य राजस्व शेयर से समायोजित किया जाए ।</p>	<p>(घ)(i) विभिन्न प्रचालनों/प्रवर्तनों के लिए पुनरीक्षित मारिंग दर संबंधी नाशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड 2006 फरवरी 2009 में कार्यान्वित किया गया । तदनन्तर कटोर श्रम अशांती के कारण यह वापस लिया गया । तथापि संशोधित मारिंग दरों के कार्यान्वयन के लिए श्रमिक यूनियनों के साथ एक समझौता ज्ञापन में हस्ताक्षर किया गया । इसलिए प्रस्तावित वेतन दर तैयार करते समय इस अवार्ड में ध्यान नहीं दिया । पोर्ट में विभिन्न प्रचालनों के लिए समय तथा गति अध्ययन आयोजित करने के लिए अनिवार्य कार्रवाई की जा रही है । मारिंग दरों के पुनरीक्षण और तदनुसार कर्मचारी लागत में कमी के बारे में यदि कोई संशोधन है तो, ऐसे अध्ययनों के परिणाम के बाद ही संभाव्य होगा ।</p> <p>(ii) विभिन्न कार्यकलापों/सेवाएं संबंधी प्रस्तावित मारिंग दरों और वर्तमान मारिंग दरों का विवरण और इसका लागत फार्म 8 में दिया हुआ है ।</p> <p>(iii) अभी पोर्ट में कोई अधिशेष श्रम नहीं है । यद्यपि आई जी टी पी एल में अभी काम करनेवाले 318 कोचिन पोर्ट कर्मचारी, आई जी टी पी एल अपना प्रचालन आर जी सी टी से आई सी टी टी में शिफ्ट करने पर 1.4.2010 को प्रत्यावर्त किए जाएंगे</p>

	<p>(iv) यह पुष्ट किया जाए कि पुरस्कार भुगतानों का प्राकलन नाशनल ट्रिब्यूनल आवार्ड 2006 में घोषित पुनरीक्षित आंकड़े के आधार पर बनाया है या नहीं ।</p>	<p>। टैरिफ मार्गदर्शनों के खंड 2.8.3 का अनुपालन किया गया है । वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए प्रस्ताव के लागत प्राकलन में इन कर्मचारियों के कर्मचारी लागत पर ध्यान नहीं दिया है ।</p> <p>(iv) भविष्य में पुनरीक्षित/संशोधित मार्गिंग दरों के संभाव्य कार्यान्वयन के साथ पुरस्कारों की कमी प्रत्याशित है ।</p>
(iii)	<p>बिजली और इंधन लागत</p> <p>(क) लागत विवरण में प्राकलित 1.83% यातायात वृद्धि के संदर्भ में 2008-09 में प्राकलित इंधन लागत की 72.34% वृद्धि न्याय संगत किया जाए ।</p>	<p>(क) एवं (ख) वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक इंधन लागत पुनरीक्षित लागत विवरण में अद्यतन किया है । 2008-09 के लिए वास्तविक इंधन लागत 6.39 करोड़ रुपये है । इंधन लागत में एस बी एम प्रचालनों के लिए</p>
	<p>इंडियन पोर्ट असोसिएशन की रिपोर्ट में यह सूचित किया जाता है कि पोर्ट द्वारा 2008-09 में हस्तन किए गए वास्तविक यातायात (कन्टाइनर माल छोड़कर) 11.97 मिलियन टन है जो पिछले वर्ष में हस्तन किए गए यातायात से 4.7% कमी और 2008-09 का स्फीति स्तर दर्शाता है ।</p>	<p>भाड़े में लिए गए दो टर्गों के लिए सप्लाई भी शामिल है । तदनुसार 2009-10 से 2011-12 तक का प्राकलन भी संशोधित किया है ।</p>
	<p>(ख) वर्ष 2008-09 में इंधन पर खर्च किए गए वास्तविक व्यय सूचित किया जाए और अनुवर्ती वर्षों का प्राकलन भी उचित रूप से संशोधित किया जाए ।</p>	
	<p>(ग) पिछले टैरिफ पुनरीक्षण के दौरान पोर्ट ने प्रस्तुत किया था कि यह केरल राज्य विद्युत बोर्ड का एक लाइसेंसधारी है और इसलिए पोर्ट क्षेत्र में बिजली की सप्लाई की जाती है । पिछले टैरिफ पुनरीक्षण के दौरान लागत विवरण तैयार करते समय कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा राजस्व, व्यय, उपरी प्रभार और बाहरी व्यक्तियों को सप्लाई की गई बिजली से संबंधित निवल ब्लोक छोड़ दिया गया । जबकि चालू टैरिफ पुनरीक्षण प्रस्ताव में ऐसा कोई समायोजन नहीं बनाया गया जो कि बाहरी वालों को पोर्ट द्वारा वितरण किए गए पवर के संबंध में पिछले सामान्य पुनरीक्षण आदेश में को पो ट्रस्ट द्वारा अनुवर्त कार्य प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया था, पिछले अवधि के लिए अर्थात् 2006-07, 2007-08, 2008-09 के लिए प्रस्तावित चालू टैरिफ पुनरीक्षण में वही कार्य अनुवर्त करना है जो 2009-10 से 2011-12 वर्षों के प्राकलन में भी लागू होगा ।</p>	<p>(ग) बिजली वितरण के संबंध में पोर्ट मर्म कार्यकलापों से कार्यकलाप अलग नहीं कर रहने के कारण कोई अलग लेखा नहीं रखा गया है । इस कार्यकलाप के लिए लाभकारी विवरण तैयार किया है और केरल राज्य बिजली विनियंत्रक आयोग को कानूनी अनिवार्यता के साथ अनुपालन करने के लिए प्रस्तुत किया था । अर्जित आय और खर्च किए गए व्यय, पूर्ण राजस्व आवश्यकता एवं बिजली वितरण के लिए प्रभारों से प्राकलित राजस्व (ए आर ई आर सी) दर्शाते हुए एक विस्तृत विवरण प्रस्तुत करना है । वर्ष 2008-09 के लिए ए आर आर ई आर सी (वास्तविक आंकड़े) और 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के लिए प्राकलन तैयार किया है और एक प्रतिलिपि भेज दिया है । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के मर्म-कार्यकलाप होने के कारण वही लागत विवरण में शामिल किया गया है ।</p>

	<p>(घ) बाहरवालों को बिजली की सप्लाई से वसूल किए गए आय और केरल राज्य विद्युत बोर्ड से पवर की उपलब्धी के लिए खर्च किए गए व्यय और ऐसी सेवाओं के लिए खर्च किए गए अन्य व्यय /उपरी दर्शाते हुए एक वितरण 2006-07 वर्ष के लिए और 2009-10 से 2011-12 तक के लिए प्राकलन भेज दिए जाए ।</p>	<p>(घ) पूर्ण राजस्व आवश्यकता (ए आर आर) एवं वर्ष 2008-09 के लिए बाहरवालों को बिजली सप्लाई के लिए प्रभारों से प्राकलित राजस्व (ई आर सी) और 2009-10 से 2010-11 तक की अवधि के लिए प्राकलन भेज दिए गए हैं ।</p>
	<p>(ड) वर्ष 2007-08 और 2008-09 की अवधि के लिए पोर्ट द्वारा बनाए गए पवर एवं इंधन का वास्तविक औसतन यूनिट लागत के साथ कुल उपभोग और 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि का प्राकलन फार्म 3 बी में अद्यतन किया है ।</p>	<p>(ड) वितरण लाइसेंसी के लिए बिजली का वास्तविक औसतन यूनिट लागत और 2007-08 एवं 2008-09 के लिए पोर्ट का अपना उपभोग (वास्तविक आंकड़े) और 2009-10 एवं 2010-11 (प्राकलन) ए आर आर - ई आर सी रिपोर्ट में प्राप्य है । तदनुसार फार्म नं 3 बी पवर एवं इंधन के लिए संशोधित किया है ।</p>
(iv)	<p>ड्रेडजिंग लागत पिछले 3 वर्षों के दौरान 12 मिलियन क्युबिक मीटर और 2010-11 से 18 मि.क्यु.मी. तक ड्रेडज किए जाने का रेंज की मात्रा में वृद्धि प्राकलित करने का कारण बताएं । वृद्धि का कारण विशेष घाटों और सुविधाओं के लिए किए जाने का ड्रेडजिंग अनुरक्षण है तो सभी जलयानों को भार के बदले लागत विवरण में संबद्ध कार्यकलाप/उप कार्यकलाप के आधार पर लागत का विभाजन किया जाना है । उक्त श्रेणियों के जलयानों/घाटों को उपलब्ध सेवा/सुविधाओं के आधार पर भिन्न भिन्न जलयान संबद्ध टैरिफ के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्ताव रखना है ।</p>	<p>2008-09 के लिए ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत (वास्तविक आंकड़े) अद्यतन किया है । उत्तरवर्ती वर्षों की आवश्यकता के आधार पर प्राकलन बनाया है और पुनरीक्षित लागत विवरण में अद्यतन किया है ।</p> <p>वर्ष 2009-10 के लिए प्राकलित ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत के संदर्भ में निविदा नोटीस नं. रूप में दस्तावेजी साक्ष्य 17 दिसंबर 2009 के ई-मेल के आधार पर भेज दिया था ।</p> <p>6 मिलियन क्यु.मी. (18 मि.क्यु.मी.-12 मि.क्यु.मी.) रेंज की मात्रा में वृद्धि का कारण 2010-2011 से प्रत्याशित वर्द्धित ड्रेडजिंग अनुरक्षण है । यह बाहरी और भीतरी दोनों चानलों के लिए है और आई सी टी टी परियोजना के नए कन्टाइनर बर्थों में पहुँचनेवाले मुख्य धारा कन्टाइनर जलयानों को जगह देने के लिए आई सी टी टी बर्थ बेसिन में 14.5 मी. गहराई बने रखने के लिए है । कन्टाइनर जलयानों के लिए प्राकलित वर्द्धित ड्रेडजिंग लागत संबद्ध मुख्य कार्यकलापों /उप कार्यकलापों के लिए आबंटित किया है और उसका शेष पुनरीक्षित लागत विवरण में अलग रूप से अन्य जलयानों के लिए विभाजित किया है । तदनुसार विभिन्न तरह के जलयानों के लिए एक विभिन्न जलयान संबद्ध टैरिफ के लिए प्रस्ताव रखा है ।</p>
(v)	<p>मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत (क) 2007-08 में 157 लाख रुपये से , 2008-09 में 598 लाख रुपये से और 2008-09 में भंडार/स्पेयर लागत में 86% की वृद्धि, जो 2007-08 में रिपोर्ट किए गए वास्तविक आंकड़े से अधिक था, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में 281% की वृद्धि के लिए पोर्ट ने कोई व्याख्या</p>	<p>(क) लागत विवरण 2008-09 के लिए खर्च किए गए वास्तविक व्यय के साथ, अद्यतन किया है । प्राकलन अनुमोदित बजट प्राकलन 2009-10 के आधार पर है ।</p>

	नहीं दी है ।																													
	(ख) यह पुष्ट किया जाए कि 2009-10 से 2011-12 के अनुवर्ती वर्षों के लिए मरम्मत एवं	(ख) वर्तमान दिनों के प्रचालन आवश्यकताओं के लिए परिसंपत्तियाँ सुरक्षित रखने के लिए पोर्ट वर्फ उपकरणों																												
	अनुरक्षण संबंधी प्राकलन बनाते समय वर्ष 2007-08 और 2008-09 में पोर्ट द्वारा खर्च किए गए किसी एक-समय मुख्य व्यय छोड़/समायोजित किया है ।	और फ्लोटिंग क्राफ्टों के टूट=फूट और निवारक अनुरक्षण समय समय पर बनाया रखता है । अधिकतम परिसंपत्तियाँ पुराने और यातयात होने के कारण मरम्मत तथा अनुरक्षण समय समय पर किया जाता है । मरम्मत/ अनुरक्षण योजना के अनुसार यह नेमी अनुरक्षण है । इसकेलिए खर्च किए गए व्यय एक-समय व्यय के रूप में नहीं माना जाएगा क्योंकि यह अपरिहार्य है ।																												
8.	फार्म 3 ग - निधि की स्थिति संबंधी विवरण																													
(i)	31 मार्च 2009 को 650 करोड़ रुपये पर पेंशन निधि देयिता प्राकलित करके सीमांकिक मूल्यांकन की रिपोर्ट का एक प्रतिलिपि भेज दिया जाए । वर्तमान कर्मचारियों तथा 31 मार्च 2009 को पेंशनवालों से संबंधित पेंशन निधि के बीमांकिक मूल्यांकन का ब्यौरा भी भेज दिया जाए ।	वर्तमान कर्मचारियों और पेंशनवालों से संबंधित पेंशन निधि का बीमांकिक मूल्यांकन 31-3-2009 को एल आई सी द्वारा किया था, जिसका एक प्रतिलिपि भेज दिया जाता है । 31-3-2009 को बीमांकिक मूल्यांकन का ब्यौरा निम्न प्रकार है : वर्तमान कर्मचारियों के लिए देयिता : 254 करोड़ रुपये वर्तमान पेंशनवालों के लिए : 307 करोड़ रुपये वार्षिकी का खरीद कुल (एल आई सी की रिपोर्ट के अनुसार) : 561 करोड़ रुपये वर्तमान कर्मचारियों के लिए उपदान की देयिता : 50 करोड़ रुपये महंगाई सहायता के लिए देयिता : 39 करोड़ रुपये की व्यवस्था (कर्मचारियों और पेंशनवालों) कुल : 650 करोड़ रुपये																												
(ii)	फार्म 3 सी में दिए गए विवरण यह दर्शाता है कि बीमांकिक मूल्यांकन के आधार पर प्राकलित पेंशन देयिता 650 करोड़ रुपये हैं जबकि 2008-09 को समाप्त वर्ष के लिए पेंशन निधि में प्राप्त शेष 225 करोड़ रुपये के रूप में प्राकलित किया जाना है । कृपया पेंशन निधि प्रबल बनाने के लिए पोर्ट द्वारा लिए जाने के लिए प्रस्तावित कदम सूचित किए जाए ।	पोर्ट द्वारा पेंशन निधि प्रबल बनाने के लिए प्रस्तावित कदम निम्न प्रकार है :- वर्ष 2008-09 के दौरान कोचिन पोर्ट पेंशन निधि ट्रस्ट और उपदान निधि ट्रस्ट गठित किए गए हैं । एक चरणबद्ध रीति पर निधियाँ एल आई सी तथा एस बी आई लाइफ जैसे निधि प्रबंधकों को स्थानान्तरित किए गए । 31-3-2009 को स्थानान्तरित निधि का विवरण नीचे के अनुसार है : (रुपये करोड़ों में) <table><tr><th rowspan="2">निधि प्रबन्धक</th><th colspan="2">स्थानान्तरित निधि</th><th colspan="2">अर्जित वाफसी</th><th rowspan="2">प्राप्त कुल निधि</th></tr><tr><th>पेंशन</th><th>उपदान</th><th>पेंशन</th><th>उपदान</th></tr><tr><td>एलआईसी</td><td>138.65</td><td>10.00</td><td>10.01</td><td>0.79</td><td>159.45</td></tr><tr><td>एसबीआई लाइफ</td><td>20.00</td><td>0</td><td>1.24</td><td>0</td><td>21.24</td></tr><tr><td>कुल</td><td>158.65</td><td>10.00</td><td>11.25</td><td>0.79</td><td>180.69</td></tr></table>	निधि प्रबन्धक	स्थानान्तरित निधि		अर्जित वाफसी		प्राप्त कुल निधि	पेंशन	उपदान	पेंशन	उपदान	एलआईसी	138.65	10.00	10.01	0.79	159.45	एसबीआई लाइफ	20.00	0	1.24	0	21.24	कुल	158.65	10.00	11.25	0.79	180.69
निधि प्रबन्धक	स्थानान्तरित निधि			अर्जित वाफसी		प्राप्त कुल निधि																								
	पेंशन	उपदान	पेंशन	उपदान																										
एलआईसी	138.65	10.00	10.01	0.79	159.45																									
एसबीआई लाइफ	20.00	0	1.24	0	21.24																									
कुल	158.65	10.00	11.25	0.79	180.69																									
		बुरी वित्तीय स्थिति के कारण अगले दो तीन वर्षों के लिए पेंशन निधि में पोर्ट द्वारा अंशदान नहीं दिया जा																												

		सकता । दो मुख्य परियोजनाओं अर्थात् आई सी टी टी और एल एन जी टर्मिनल के कमीशनिंग के बाद ही पेंशन निधि में अंशदान दिया जा सकता जो कि उसके बाद पोर्ट की वित्तीय स्थिति में बढ़ती प्रतीक्षित है ।																																																															
(iii)	फार्म 3 ग में सूचित पेंशन निधि के लिए अंशदान पुनरीक्षित प्राकलन 2008-09 और बजट प्राकलन 2009-10 के समरूप नहीं है ।	2008-09 के वास्तविक आंकड़े और बजट प्राकलन 2009-10 शामिल करने के लिए फार्म 3 ग पुनरीक्षित किया गया है ।																																																															
(iv)	पेंशन निधि में वर्षवार योगदान प्राकलित करने का आधार सूचित किया जाए ।	सीसीएस (पेंशन) नियमों के सूत के अनुसार 1996-97 से 2007-08 तक प्रति वर्ष 6 करोड़ रुपये के दर में पेंशन निधि के लिए अंशदान दिया गया ।																																																															
(v)	फोरमाट (पत्र में निर्धारित) के अनुसार वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वार्षिक लेखे और प्राकलन के आधार पर 2005-06 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए पेंशन निधि के स्थिति दीजिए ।	<p>वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक लेखे और प्राकलन के आधार पर 2005-06 से 2008-09 तक की पेंशन निधि की स्थिति निम्न प्रकार है :</p> <p>(रुपये करोड़ों में)</p> <table><tr><th>क्र म सं</th><th>विवरण</th><th>05-06</th><th>06 07</th><th>07 08</th><th>08 09</th><th>09 10</th><th>10 11</th><th>11 12</th></tr><tr><td></td><td></td><td colspan="4">वास्तविक</td><td colspan="3">प्राकलन</td></tr><tr><td>1</td><td>आदि शेष</td><td>149</td><td>162</td><td>177</td><td>205</td><td>201</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>जोड़े: वार्षिक अंशदान</td><td>41</td><td>50</td><td>51</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>घाटे: पेंशन भुगतान</td><td>41</td><td>44</td><td>46</td><td>48</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>जोड़े: प्राप्त व्याज</td><td>11</td><td>9</td><td>23</td><td>6</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5</td><td>अंत शेष</td><td>162</td><td>177</td><td>205</td><td>201</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	क्र म सं	विवरण	05-06	06 07	07 08	08 09	09 10	10 11	11 12			वास्तविक				प्राकलन			1	आदि शेष	149	162	177	205	201			2	जोड़े: वार्षिक अंशदान	41	50	51	18				3	घाटे: पेंशन भुगतान	41	44	46	48				4	जोड़े: प्राप्त व्याज	11	9	23	6				5	अंत शेष	162	177	205	201			
क्र म सं	विवरण	05-06	06 07	07 08	08 09	09 10	10 11	11 12																																																									
		वास्तविक				प्राकलन																																																											
1	आदि शेष	149	162	177	205	201																																																											
2	जोड़े: वार्षिक अंशदान	41	50	51	18																																																												
3	घाटे: पेंशन भुगतान	41	44	46	48																																																												
4	जोड़े: प्राप्त व्याज	11	9	23	6																																																												
5	अंत शेष	162	177	205	201																																																												
(vi)	यह पुष्ट किया जाए कि 2005-06 से 2008-09 तक वर्षों के दौरान दिए गए वार्षिक पेंशन भुगतान पेंशन निधि से है और राजस्व खाते से नहीं है ।	पेंशन भुगतान पेंशन निधि खाते से दिया है । इसके लिए राजस्व खाते से नियमित रूप से अंशदान बनाया है ।																																																															
9	(i) वर्ष 2007-08 के लिए वार्षिक लेखे में वित्त शीर्ष और विविध के अन्तर्गत रिपोर्ट किए गए फुटकर रसीद 408.38 लाख रुपये हैं और आई/बीई के आधार पर 2008-09 और 2009-10 के हर एक वर्षों में 500 लाख रुपये के रूप में प्राकलित किया जाना है । जबकि लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2007-08 में फुटकर रसीद 20 लाख रुपये, 2008-09 में 120 लाख रुपये, 2009-10 में 121 लाख रुपये है । लागत विवरण में वित्त एवं विविध (एफ एम आई) आय शीर्ष के अन्तर्गत विचार किए गए फुटकर रसीद का विस्तृत ब्यौरा दीजिए और 2007-08, 2008-09 के वास्तविक आंकड़े और बजट प्राकलन 2009-10 के प्राकलन के संदर्भ में स्थिति का मेल-मिलाप किया जाए ।	(i) फुटकर रसीद के अन्तर्गत शामिल किए गए मद पोर्ट द्वारा दिए गए हैं । तदनन्तर पोर्ट ने 7 दिसंबर 2009 के पत्र द्वारा , बजट प्राकलन आंकड़े के संदर्भ में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए लागत विवरण में विचार किए गए आंकड़े की तुलना में वार्षिक लेखे के आधार पर रिपोर्ट किए गए वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्यय का मेल-मिलाप किया गया ।																																																															
	(ii) 2006-07 से 2008-09 वर्षों के वास्तविक आंकड़े और 2009-10 से 2011-12 वर्षों के प्राकलन के लिए लागत, विवरण में विचार किए गए वित्त एवं विविध व्यय शीर्ष के अन्तर्गत अन्य व्ययों का ब्यौरा दीजिए ।	(ii) 2006-07 से 2008-09 वर्षों के लिए (वास्तविक आंकड़े) वित्त एवं विविध व्यय के अन्तर्गत अन्य व्यय और प्राकलन में, कर्मचारी कल्याण निधि अंशदान, परिवार सुरक्षा निधि, अंशदाये भविष्य निधि, बैंक प्रभार और कमीशन, सीमांत सुविधा कर ,सी पी एफ के लिए बोर्ड का अंशदान , उपदान निधि ट्रस्ट में बोर्ड का																																																															

		अंशदान, भंडार का रद्दी और अतिरिक्त पुर्जे और उठाए गए अन्य किसी विविध व्यय, शामिल है ।																																																																																				
10.	<p>(i) पिछले टैरिफ आदेश (पैरा 10 (vi)) सूचित विवरण के अनुसार ड्रेडजिंग का लागत पोर्ट देय एवं ड्रेडज किए गए रंग की मात्रा पर आधारित घाट भाड़े के बीच में विभाजित किया जाना है । 2008-09 एवं 2009-10 वर्षों में माल हस्तन कार्यकलाप के अन्तर्गत पी ओ एल के लिए जलयान संबद्ध कार्यकलाप से ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत का 54.21% और 28% विभाजन , स्वीकार्य विभाजन आधार से समरूप नहीं है । पिछले टैरिफ पुनरीक्षण के दौरान कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिए गए ऐसे उपचार पर विचार करते समय उस प्राधिकरण ने, अगले टैरिफ पुनरीक्षण प्रस्ताव के समय पर माल के लिए क्रूड ऑयल और जलयान संबद्ध कार्यकलाप दोनों के लिए एक अलग लागत विवरण फाइल करने का विशेष सलाह पोर्ट को दिया था जो कुछ अन्य मेजर पोर्ट जैसे वैशाख पोर्ट ट्रस्ट और न्यू मंगलूर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किया था जो कि बड़े आकार के जलयानों के लिए बनाए रखे गहरे की लागत ऐसी गहरई की अनिवार्यता न होनेवाले छोटे जलयानों पर नहीं लगाना है । पोर्ट ने इस सलाह का अनुपालन नहीं किया । पोर्ट को फिर भी सलाह दिया जाता है कि माल के लिए क्रूड ऑयल तथा एस पी एम और अन्य पोर्ट बर्थों में क्रूड का हस्तन के लिए जलयान संबद्ध कार्यकलाप , दोनों के लिए एक अलग लागत विवरण फाइल किया जाए ।</p>	<p>(i) पहले प्रस्तुत माल हस्तन कार्यकलाप के अन्तर्गत पीओएल के लिए लागत विवरण में, एसबीएम के घाट-भाड़ा भी शामिल है । दिनांक 17 दिसंबर 2009 के ई-मेल द्वारा एसबीएम प्रचालनों के घाट-भाड़ा आय छोड़कर एक विवरण भेज दिया है । वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए एसबीएम माल पर स्वीकार्य घाट-भाड़ा क्रमशः 2375 लाख रुपये और 2375 लाख रूपये हैं ।</p> <p>वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान (वास्तविक आंकड़े) एसबीएम में हस्तन किए गए क्रूड ऑयल और 2009-10 से 2010-12 तक के लिए प्राकलन के लिए अलग लागत विवरण दिया गया है । दिनांक 18 जनवरी 2010 के ई-मेल द्वारा पोर्ट ने सूचित किया है कि एस बी एम प्रचालनों के लिए तैयार किए गए लागत विवरण, वर्ष 2007-08 के लिए बीपीसीएल द्वारा दिए गए निवेश और 2008-09 के वास्तविक आंकड़े और 2009-10 तथा 2010-11 के प्राकलनों पर आधारित है । एस बी एम में वास्तविक यातायात और बीपीसीएल-केआर एल द्वारा दिए गए प्राकलित स्थिति और पुल-बैंक प्रचालनों और कन्हारी शुल्क के लिए पुनरीक्षित प्रभार तैयार करते समय कोचिन पोर्ट द्वारा विचार किए गए संक्षिप्त विवरण निम्न प्रकार है :</p> <table><tr><th>विवरण</th><th colspan="2">वास्तविक आंकड़े</th><th colspan="3">प्राकलन</th></tr><tr><td></td><td>2007-08</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>जलयान यातायात(सं)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i) तटीय</td><td>7</td><td>36</td><td>44</td><td>44</td><td>44</td></tr><tr><td>(ii) विदेशी</td><td>17</td><td>45</td><td>34</td><td>40</td><td>40</td></tr><tr><td>कुल</td><td>24</td><td>81</td><td>78</td><td>84</td><td>84</td></tr><tr><td>आकार (जीआरटी)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i) तटीय</td><td>278908</td><td>1420358</td><td>1628000</td><td>1628000</td><td>1628000</td></tr><tr><td>(ii) विदेशी</td><td>1270125</td><td>3896898</td><td>3510000</td><td>4535000</td><td>4535000</td></tr><tr><td>कुल</td><td>1549033</td><td>5317256</td><td>5138000</td><td>6163000</td><td>6163000</td></tr><tr><td>पुल बैंक प्रचालन (घंटा)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i) तटीय</td><td>189</td><td>1029</td><td>1179</td><td>1179</td><td>1179</td></tr><tr><td>(ii) विदेशी</td><td>719</td><td>1720</td><td>1549</td><td>2002</td><td>2002</td></tr><tr><td>कुल</td><td>908</td><td>2749</td><td>2729</td><td>3181</td><td>3181</td></tr></table>	विवरण	वास्तविक आंकड़े		प्राकलन				2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	जलयान यातायात(सं)						(i) तटीय	7	36	44	44	44	(ii) विदेशी	17	45	34	40	40	कुल	24	81	78	84	84	आकार (जीआरटी)						(i) तटीय	278908	1420358	1628000	1628000	1628000	(ii) विदेशी	1270125	3896898	3510000	4535000	4535000	कुल	1549033	5317256	5138000	6163000	6163000	पुल बैंक प्रचालन (घंटा)						(i) तटीय	189	1029	1179	1179	1179	(ii) विदेशी	719	1720	1549	2002	2002	कुल	908	2749	2729	3181	3181
विवरण	वास्तविक आंकड़े		प्राकलन																																																																																			
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12																																																																																	
जलयान यातायात(सं)																																																																																						
(i) तटीय	7	36	44	44	44																																																																																	
(ii) विदेशी	17	45	34	40	40																																																																																	
कुल	24	81	78	84	84																																																																																	
आकार (जीआरटी)																																																																																						
(i) तटीय	278908	1420358	1628000	1628000	1628000																																																																																	
(ii) विदेशी	1270125	3896898	3510000	4535000	4535000																																																																																	
कुल	1549033	5317256	5138000	6163000	6163000																																																																																	
पुल बैंक प्रचालन (घंटा)																																																																																						
(i) तटीय	189	1029	1179	1179	1179																																																																																	
(ii) विदेशी	719	1720	1549	2002	2002																																																																																	
कुल	908	2749	2729	3181	3181																																																																																	
	<p>(ii) उप-कार्यकलाप -वार लागत विवरण से यह समझ में आया कि ड्रेडजिंग लागत सभी कार्यकलापों के लिए बराबर विभाजित है अर्थात् पोर्ट-देय, घाट-भाड़ा और कन्हारी शुल्क</p>	<p>(ii) टीपीटी तथा एनएमपीटी जैसे पड़ोसी पोर्टों से तुलना करने पर कोचिन पोर्ट का जलयान प्रभार ऊँचे हैं । ऐसे दृश्यलेख में, अगर ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत केवल</p>																																																																																				

	<p>डिजिटल लागत के विभाजन के लिए प्रस्तावित स्टाव के प्रस्तुतीकरण के लिए फॉर्मेट में प्रस्तुत किया जाने से प्रभावित होने का कारण है।</p>	<p>पोर्ट देय और बर्थ भाड़ा के लिए विभाजित करें तो, ऐसे जलयान संबद्ध कार्यकलापों के लिए टैरिफ बड़े पैमाने पर बढ़ती होगी। जिसके फलस्वरूप व्यापार का नष्ट और पोर्ट से जलयानों का विचलन की संभावना है। टैरिफ एक प्रतियोगी स्तर पर बनाए रखने के लिए डिजिटल अनुरक्षण लागत सभी तीन उप कार्यकलापों के लिए बराबर रूप से विभाजित किए गए हैं। डिजिटल अनुरक्षण के लिए पोर्ट द्वारा भारी व्यय खर्च करने के कारण एक अलग उपचार की आवश्यकता महसूस होती है।</p>						
11.	<p>(i) विभिन्न कार्यकलापों/उप कार्यकलापों के बीच में, प्रबन्धन एवं सामान्य उपरि के विभाजन, वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्यय का आधार सूचित किया जाए। और भी, यह पुष्ट किया जाए कि यह लागत, फॉर्मेट के फार्म 5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों के आधार पर है या नहीं।</p>	<p>(i) प्रबन्धन एवं सामान्य प्रशासन और वित्त एवं विविध व्यय का लागत हर एक मुख्य कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों के सीधे लागत के आधार पर विभाजित किया है और वित्त एवं विविध आय हर एक मुख्य कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों के आधार पर विभाजित किया है।</p>						
	<p>(ii) यह पुष्ट किया जाए कि क्या लागत फॉर्मेट के फार्म 5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों के आधार पर मुख्य कार्यकलाप/उप कार्यकलापों का लागत विवरण तैयार किया है या नहीं।</p>	<p>(ii) यह पुष्ट किया गया है कि डिजिटल अनुरक्षण लागत के विभाजन विषय, प्रबन्धन एवं सामान्य उपरि, वित्त एवं विविध आय और व्यय छोड़कर फार्म 5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों के आधार पर लागत विवरण तैयार किया गया है।</p>						
	<p>(iii) वर्ष 2007-08 के संदर्भ में वर्ष 2007-08 के वार्षिक लेखे में रिपोर्ट किए गए आंकड़े और पिछले वर्ष को आंकड़े, अर्थात् 2008-09 के वार्षिक लेखे में रिपोर्ट किए गए 2007-08, वित्त एवं विविध आय और संपदा आय के संदर्भ में भिन्न दिखाई पड़ा है। कृपया सूचित कीजिए कि किस दस्तावेज शुद्ध है और उल्लेख किया जाता है।</p>	<p>(iii) वर्ष 2009-10 के लिए वेतन और मजदूरी की व्ययों के संबंध में यह प्रस्तुत किया जाता है कि फार्म 3 ख के अनुसार 9314 लाख रुपये में से 2983 लाख रुपये और 1343 लाख रुपये क्रमशः जलयान संबद्ध तथा माल संबद्ध कार्यकलापों के लिए प्राकलित किया है। शेष रकम संपदा संबद्ध तथा प्रबन्धन एवं सामान्य प्रशासन व्ययों में प्राकलित और शामिल किया है। संपदा एवं सामान्य प्रशासन के संबंध में मदवार व्यय व्ययों के लिए कोई अलग फॉर्मेट नहीं होने के कारण यह उपलब्ध नहीं किया है।</p>						
12.	नियोजित पूँजी							
(i)	कुल ब्लोक							
(क)	<p>यह पुष्ट किया जाए कि परिसंपत्तियों के कुल ब्लोक में प्रस्तावित जोड़े बजट प्राकलन 2009-10 में सूचित योजनाबद्ध व्यय के आधार पर है और अनिवार्य होने पर इस संबंध में सरकारी मंजूरी प्राप्त की है।</p>	<p>बजट प्राकलन 2009-10 में परिसंपत्तियों के कुल ब्लोक में प्रस्तावित जोड़े भारत सरकार द्वारा अनुमोदित योजना परिसंपत्तियों के आधार पर है।</p>						
(ख)	<p>प्रस्तावित परियोजना के निष्पादन का वर्तमान हैसियत और 2009-10 से 2011-12 वर्षों में परिसंपत्तियों के कुल ब्लोक से जोड़ने के लिए प्रस्तावित विभिन्न परिसंपत्तियों के कमीशन/रीकमीशन के लिए प्रतीक्षित महीना/वर्ष सूचित किया जाए।</p>	<p>कमीशन किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजनाओं की चालू हैसियत निम्न प्रकार है : 2009-10</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th><th>परियोजना</th><th>चालू हैसियत</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>दो टर्गों की पुनस्थापना</td><td>22-5-2009 को पहला टग ले लिया</td></tr> </tbody> </table>	क्रम सं.	परियोजना	चालू हैसियत	1.	दो टर्गों की पुनस्थापना	22-5-2009 को पहला टग ले लिया
क्रम सं.	परियोजना	चालू हैसियत						
1.	दो टर्गों की पुनस्थापना	22-5-2009 को पहला टग ले लिया						

			और 27-8-2009 को दूसरा । दोनों											
12. इसके संबंध में सहायक दस्तावेज़ भी दिया जाए ।			टग प्रचालन में है ।											
	2.	मट्टान्चेरी वार्फ का पुनःनिर्माण	मुख्य बर्थ अप्रोच बिडज का निर्माण कार्य और सरफेसिंग काम प्रगति में है । 30-9-2009 को समग्र भौतिक प्रगति 87% है ।											
	3.	कंप्यूटरीकरण	काम प्रगति में है । 30-9-2009 को समग्र भौतिक प्रगति 90% है ।											
	4.	अग्निशमन सुविधाएं	ठेके का काम प्रगति में है ।											
	2010-11													
	<table><tr><th>क्रम सं.</th><th>परियोजना</th><th>चालू हैसियत</th></tr><tr><td>1.</td><td>पूँजीगत ड्रेडजिंग</td><td>काम प्रगति में है । 30-9-2009 को समग्र भौतिक प्रगति 40% है ।</td></tr><tr><td>2.</td><td>2नं लवल लफिंग क्रेन</td><td>प्रवर्तित करना है ।</td></tr><tr><td>3.</td><td>विल्लिंगडन आइलैंड का विकास</td><td>30-9-2009 के समग्र भौतिक प्रगति 91% है ।</td></tr></table>	क्रम सं.	परियोजना	चालू हैसियत	1.	पूँजीगत ड्रेडजिंग	काम प्रगति में है । 30-9-2009 को समग्र भौतिक प्रगति 40% है ।	2.	2नं लवल लफिंग क्रेन	प्रवर्तित करना है ।	3.	विल्लिंगडन आइलैंड का विकास	30-9-2009 के समग्र भौतिक प्रगति 91% है ।	
क्रम सं.	परियोजना	चालू हैसियत												
1.	पूँजीगत ड्रेडजिंग	काम प्रगति में है । 30-9-2009 को समग्र भौतिक प्रगति 40% है ।												
2.	2नं लवल लफिंग क्रेन	प्रवर्तित करना है ।												
3.	विल्लिंगडन आइलैंड का विकास	30-9-2009 के समग्र भौतिक प्रगति 91% है ।												
(ग)	<p>पुष्ट किया गया है कि हर एक वर्ष के समग्र प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष के लेखा बही में पूँजीगत किया जाएगा और उसी वर्ष में ही समतुल्य रकम की परिसंपत्तियाँ प्रचालन के लिए भौतिक रूप से प्राप्य होगा ।</p> <p>यह नोट किया जाए कि नियोजित पूँजी के लिए केवल पूर्ण हो गए और पूर्ण रूप से कमीशन किए गए परिसंपत्तियों पर ही विचार किया जाएगा । काम-की-प्रगति छोड़ देना चाहिए । इसके संबंध में पुष्टी की जाए ।</p>													
(घ)	<p>2009-10 वर्ष में दो टगों की पुनःस्थापना के लिए पोर्ट द्वारा 8100 लाख रुपये की जोड़ प्रस्तावित की गई । यद्यपि परिसंपत्तियों के निवल ब्लोक से वर्तमान टगों के लिए कोई काट नहीं किया गया । वर्तमान परिसंपत्तियों की बिक्री से स्वीकार्य बिक्री मूल्य का प्रभाव अगर कोई है तो यह भी लागत विवरण में पहचान किया जाए ।</p>													
(ङ)	<p>मट्टान्चेरी वार्फ के पुनःनिर्माण के लिए वर्ष 2009-10 में 6200 लाख रुपये प्राकलित पूँजी लागत आर ई 2008 -09 में प्राकलित 4900 लाख रुपये के परियोजना लागत और बी ई 2009-10 से अनुरूप नहीं है । ठीक स्थिति सूचित की जाए और अनिवार्य होने पर लागत विवरण संशोधित किया जाए ।</p>													

<p>(च) आईजीटीपीएल के साथ लाइसेंस करार के खंड 3.8 (ग) (ख) के अनुसार, 14.5 मी डुबाव</p>									
<p>अनिवार्य होनेवाले जलयान के लिए बर्थ के सामने सामान्य उपभोक्ता अप्रोच चानल और बेसिन के ड्रेडजिंग अनुरक्षण कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा करना है। आई जी टी पी एल के आईसीटीटी परियोजना के लिए पूँजी निकर्षण की ओर वर्ष 2011-12 में प्रस्तावित 381 करोड़ रुपये की जोड़ के संदर्भ में कानूनी सलाहकार के शर्तों के अनुसार निम्न मुद्दों का पुष्टीकरण किया जाना है।</p> <p>(i) चानलों/बर्थ को गहराई की ओर प्रस्तावित पूँजी व्यय के लिए मंजूर किए गए रकम सूचित किया जाए और पूँजी व्यय का वर्षवार योजना भी सूचित की जाए। उक्त मंजूरी रिपोर्ट की एक प्रतिलिपि भी दी जाए।</p> <p>(ii) अगर काम दिया गया है तो दस्तावेज़ी सहायता के साथ विवरण दीजिए। प्रस्तावित पूँजी निकर्षण परियोजना की पूर्ति की अवधि भी सूचित की जाए।</p> <p>(iii) पूँजी निकर्षण के लिए प्रस्तावित निक्षेप मुख्य रूप से वल्लारपाडम के नए कन्टाइनर टर्मिनल के लिए होने के कारण यह स्पष्ट नहीं है कि वल्लारपाडम सुविधाओं का उपयोग न होनेवाले सभी जलयानों के लिए भी वित्तीय भार दिया जाता है।</p> <p>(iv) अनुबद्ध अवधि के अन्दर पोर्ट अवस्थापना सुविधाओं के आविष्कार/ आधुनिकीकरण के लिए मह</p>	<p>(i) ड्रेडजिंग के लिए (आई सी टी टी परियोजना के संदर्भ में) मंजूर किए गए पूँजी व्यय निम्न प्रकार है :</p> <p>(रुपये करोड़ों में)</p> <table border="0"> <tr> <td>सहायता अनुदान द्वारा बजट</td><td>: 297.42</td></tr> <tr> <td>सहायता</td><td></td></tr> <tr> <td>कामकाज पूँजी ऋण</td><td>: 83.83</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>: <u>381.25</u></td></tr> </table> <p>पोत परिवहन सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एम एस आर टी एच) के दिनांक 9 नवंबर 2009 का मंजूर पत्र सं. पीडी-110011/2/2006 सीओपी की एक प्रतिलिपि प्राकलन व्यापक बनाने के लिए संलग्न है। 19 नवंबर 2008 के एम एस आर टी एच पत्र के अनुसार 381.25 करोड़ रुपये में से 297.42 करोड़ रुपये सरकार द्वारा अनुदान सहायता के रूप में और शेष 83.83 करोड़ रुपये ऋण सहायता के रूप में कोष किया जाएगा। फिर भी 31 दिसंबर 2009 के ई-मेल द्वारा स्पष्ट किया गया कि फण्डिंग गैर-वापसी अनुदान सहायता के रूप में होने के कारण उस में ब्याज नहीं आएगा।</p> <p>(ii) काम 27-11-2008 को अवार्ड किया गया और पूँजी निकर्षण परियोजना की पूर्ति का प्रतीक्षित तारीख 31-1-2010 है। मेसर्स. जेडसु शिपिंग को अवार्ड किए गए काम निष्पादन की प्रतिलिपि संलग्न है।</p> <p>(iii) ड्रेडजिंग के लिए अनुपात लागत पर विचार करने के बाद पुनरीक्षित एस ओ आर प्रस्ताव में आई सी टी टी में पहुँचनेवाले कन्टाइनर जलयानों के लिए जलयान संबद्ध प्रभारों का अलग प्रस्ताव शामिल किया है।</p> <p>(iv)(क) आई जी टीपी एल से प्राप्त रॉयल्टी के मामले में टाम्प मार्गदर्शन की धारा 2.8.3.</p>	सहायता अनुदान द्वारा बजट	: 297.42	सहायता		कामकाज पूँजी ऋण	: 83.83	कुल	: <u>381.25</u>
सहायता अनुदान द्वारा बजट	: 297.42								
सहायता									
कामकाज पूँजी ऋण	: 83.83								
कुल	: <u>381.25</u>								

पत्तन को शुल्क मार्गदर्शन की धारा 2.8.3 के अनुसार विलंब लेखा खाते में (जो निजी प्राचालक के राजस्व हिस्से के आय से सृजित) उपलब्ध निधि का उपयोग करना है । इस संदर्भ में, शुल्क मार्गदर्शन में निर्धारित उपबंध के अनुसार निलंब लेखा खाते में उपलब्ध शेष रकम मूल निकर्षण के लिए प्रस्तावित खर्च का निधिक क्यों नहीं किया गया है, स्पष्ट करें ।

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को लागू नहीं होगा । पोर्ट द्वारा आर जी सी टी प्रचालन से पैदा किया आय आई जी टी पी एल को देने के पहले पोर्ट के आय का एक मुख्य स्रोत था । यह तो ध्यान देने की बात है कि आर जी सी टी- पोर्ट द्वारा विकसित एवं प्रचालित एक पूर्ण विकसित कन्टाइनर टर्मिनल- आई जी टी पी एल को जैसे के तैसे दे दिया । अतः रॉयल्टी आय निलंब लेखा खाता द्वारा चालू या प्रचालित नहीं किया जा सका । पोर्ट के विभिन्न अवस्थापना विकास परियोजनाओं के लिए आय 1995-96 से 2008-2009 तक पोर्ट निधि से समायोजित किया और इसका विवरण निम्न प्रकार है :

(रुपये करोड़ों में)

वर्ष	पोर्ट निधि	कजटरी सहायत	बोचना एवं गैर-बोचना व्यय
1995-96	20.44		20.44
1996-97	8.69		8.69
1997-98	10.12		10.12
1998-99	20.47		20.47
1999-00	23.54		23.54
2000-01	15.61		15.61
2001-02	11.67		11.67
2002-03	11.89		11.89
2003-04	16.3		16.3
2004-05	12.97		12.97
2005-06	16.53	18	34.53
2006-07	33.52		33.52
2006-07	33.52		33.52
2007-08	56.14		56.14
2008-	107.96		107.96

		<table><tr><td>09</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>कुल</td><td>365.85</td><td>18</td><td>383.85</td></tr></table>	09				कुल	365.85	18	383.85
09										
कुल	365.85	18	383.85							
		<p>पोर्ट की परिसंपत्तियाँ बहुत पुराना होने के कारण विभिन्न विकासोन्मुख कार्यों के लिए मूल्य व्यय पोर्ट निधि से संभाला । वेसल एवं कागी यातायात की निश्चलता के कारण पोर्ट अब बहुत वित्तीय संकट का सामना कर रहा है ।</p> <p>(ग) पोर्ट बाद में 17 दिसंबर 2009 के ई-मेल के अनुसार स्पष्ट किया था कि निलंब लेखा खाता शुरू नहीं किया गया कि बदले में , आई जी टी पी एल से ग्राम आय हिस्सा (रॉयल्टी) पोर्ट की सामान्य आरक्षित निधि में स्थानांतरित किया । पोर्ट के अधिकांश प्रचालन परिसंपत्तियाँ बहुत पुराने होने के कारण बदलना था एवं पोर्ट के कुशल प्रचालन के लिए पुनरुद्धारित करना था । पोर्ट में निधि का बहुत कमी होने के कारण मूल व्यय सामान्य आरक्षित निधि से ले</p>								
		<p>लिया । यह तो प्रस्तुत किया जाता है कि वर्ष 2005 में मूल निकर्षण के लिए निधि स्वीकार करने को छोड़कर , बहुत कम वित्तीय स्थिति में रहने पर भी वर्ष 1995-96 से विविध मूल्य व्यय के लिए भारत सरकार से किसी बजटरीय सहायता पोर्ट ने स्वीकार नहीं किया है ।</p> <p>(ग) आई सी टी टी प्रोजेक्ट के करार के अनुसार ज़मींदार पोर्ट को ही निश्चित समय के अन्दर मूल निकर्षण करना है । आन्तरिक संपत्ति से मूल व्यय के लिए आवश्यक निधि पोर्ट को न होने के कारण भारत सरकार के बजटरीय सहायता द्वारा ही प्रोजेक्ट चालू कर सकता है ।</p>								
(घ)	<p>वर्ष 2010-11 में 3500 करोड़ रुपये के आकलित लागत के लिए पोर्ट में दो लवल लफिंग क्रेन भी खरीदने का प्रस्ताव पोर्ट ने रखा । कृपया यह तो स्पष्ट करें कि क्या यह वर्तमान क्रेन का प्रतिस्थापन है । यदि है तो अपर्युक्त 13(i) (ड) में की गई हमारी टिप्पणी भी इस मद में भी लिखे । लफिंग क्रेन नयी सेवा के लिए है तो पोर्ट एक अलग लागत विवरण प्रस्तुत करें जो फार्म-ग में देने को निर्धारित किया गया है ।</p>	<p>वर्तमान तट क्रेन बहुत पुराने होने कारण कार्गो हस्तन के लिए लायक नहीं है । लवल लफिंग क्रेन का प्रस्तावित खरीदारी वर्तमान संपत्तियों का पुनस्थापना मात्र है । वर्तमान क्रेन के लिए प्रतीक्षित स्क्राप मूल्य, यदि है तो, नाममात्र ही होगा अतः सारा पुनस्थापन लागत खरीदारी आकलन में जोड़ा है ।</p>								
(ज)	<p>वर्ष 2007-2008 के प्रशासन रिपोर्ट में यह उल्लिखित है कि प्रति वर्ष 2.5 मिलियन टन क्षमता के एलएनजी /एल पी जी टर्मिनल वर्ष 2011 में कमीशन करने की</p>	<p>पुतुवाइपिन के एल एन जी टर्मिनल का निर्माण कार्य प्रगति में है । अप्रैल 2012 में प्रोजेक्ट का कमीशन किया जाएगा, अतः वास्तविक निष्पादन</p>								

	प्रतीक्षा में है, और इसके लिए आवश्यक कार्य सौंपा गया है। कृपया इस प्रोजेक्ट की स्थिति सूचित करें तथा प्रोजेक्ट की कमीशनिंग की तारीख भी। प्रस्तावित प्रोजेक्ट के संदर्भ में अतिरिक्त वेसल/ कार्गो यातायात तथा अतिरिक्त आय आदि का लागत विवरण स्पष्ट करें। पूरा विवरण दें। प्रस्तावित एल पी जी/एल एन जी टर्मिनल से प्राप्त वार्षिक राजस्व हिस्सा तथा लागत विवरण सूचित करें।	इस शुल्क के अन्दर आता नहीं और वेसल/कार्गो यातायात तथा इसका आय और व्यय पर विचार किया नहीं।
(झ)	कुछ उपस्कर के पुनर्स्थापन, उत्तरी कार्गो बर्थ एवं मड़ान्चेरी वार्फ के पुनर्निर्माण आदि के कारण वर्तमान क्षमता तथा अतिरिक्त यातायात, अगर कोई संचालन करना है, तो इसकी सूचना दें।	जबकि प्रस्तावित उपस्करों की उपलब्धी तथा बर्थ एवं वार्फ का पुनर्निर्माण वर्तमान परिसंपत्ति के पुनर्स्थापन का भाग मात्र है, अतिरिक्त क्षमता या अतिरिक्त यातायात की प्रत्याशा नहीं है।
(ज)	कंप्यूटरीकरण के लिए 1500 लाख रुपये के अनुमानित पूँजीगत लागत को कोयला और अन्य कार्गो उप-क्रियाकलाप के लिए पूर्णतः विनिहित किया गया। कृपया यह स्पष्ट करें कि प्रस्तावित निवेश, कोयला एवं अन्य कार्गो के लिए मात्र ही है। अगर नहीं तो, प्रस्तावित निवेश को उचित आधार पर विविध क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप के बीच विनिहित किया जाए।	कंप्यूटरीकरण के लिए अनुमानित 15 करोड़ रुपये की पूँजीगत निवेश को जहाज़, कार्गो तथा संपदा क्रियाकलाप के लिए प्रत्येक 6 करोड़ रुपये के अनुपात में जहाज़ और कार्गो क्रियाकलाप के लिए एवं 3 करोड़ रुपये संपदा क्रियाकलाप के लिए विनिहित किया गया है। फार्म 5 क (iv) में कोयला और अन्य कार्गो प्रभार के अधीन दिखाए 15 करोड़ रुपये की रकम तो कंप्यूटरीकरण के लिए विनिहित 6 करोड़ रुपये का अनुमानित रकम है तथा 9 करोड़ रुपये अप्रिशमन सुविधाओं की लागत है। 'कोयला और अन्य' प्रभार के अधीन आनीत 9 करोड़ रुपये का पूरा रकम तो सीओटी से एसबीएम में कूड ऑयल हस्तन बदलने के कारण है तथा एसबीएम के घाटशुल्क दर सीओपीटी एवं बीपीसीएल-के आर एल के बीच में हुई एमओयु के अनुसार नियत की गई है और न लागत आधार पर है। साथ ही, उर्वरक कार्गो यातायात बहुत कम है और बर्थ तो एफ ए सी-टी कार्गो मात्र के लिए समर्पित की गई है।
(ट)	फार्म 4क में वर्गीकृत परिसंपत्तियों के निवल ब्लोक को व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के रूप में वर्गीकृत किया गया है। यह तो पिछले सामान्य पुनरीक्षण के समय पोर्ट द्वारा उल्लिखित वास्तविक अनुमान से अर्थयुक्त कम देख पाया है। उदाहरण के लिए पिछले टैरिफ पुनरीक्षण के दौरान व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के अधीन वर्गीकृत सड़क, जल/बिजली प्रतिस्थापन के निवल ब्लोक, 2005-06 वर्ष में 205 लाख रुपये एवं 473 लाख रुपये और 2006-07 वर्ष में 559 लाख	(i) और (ii) एवं (iii)। चालू सामान्य टैरिफ पुनरीक्षण परिसंपत्ति तैयार करते समय पृथकरण रीति का पुनरीक्षण किया गया और यह महसूस किया गया कि अस्पताल सहायता प्रदान सेवा है, 100% हितैषी केवल पोर्ट कर्मचारी/पेंशनर हैं, यह भी बीजकोष व्यापार प्रचालन के लिए सुग्राही क्रियाकलाप है। इसलिए उक्त प्रस्ताव में व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के बदले व्यापार परिसंपत्ति के रूप में मान लिया गया।

	रूपये एवं 452 लाख रूपये की रकम थी । जबकि फार्म 4क में इन परिसंपत्तियों के ग्रूप के संदर्भ पर व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के रूप में न श्रेणीगत परिसंपत्ति 2006-07 से 2011-12 तक के वर्षों में क्रमानुसार 2 लाख रूपये एवं 27 लाख रूपये थे ।																													
	<p>इन वर्षों के लिए भूमि लागत के भाग को व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के रूप में मान ली गई है जिसे कि पिछले टैरिफ पुनरीक्षण में नहीं मान लिए गए थे । पिछले टैरिफ पुनरीक्षण में स्वीकार की गई सन्दर्भ के तौर पर विभिन्न श्रेणियों में परिसंपत्तियों के वर्गीकरण की भिन्नता का कारण स्पष्ट कीजिए ।</p> <p>(ii) परिसंपत्तियों को व्यापार परिसंपत्ति और व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के रूप में वर्गीकृत की बात स्पष्ट करें ।</p> <p>(iii) यह भी स्पष्ट करें कि किस आधार पर कुछ सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति को व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के रूप में मान ली गई एवं पुष्ट करें कि टैरिफ मार्गदर्शन पंक्ति की धारा 2.9.8 की किस श्रेणीगत में की है । 2006-07 एवं 2007-08 के वर्षों में व्यापार परिसंपत्ति, व्यापार संबंधी परिसंपत्ति और सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति के रूप में वर्गीकृत की परिसंपत्तियों का विशद विवरण दीजिए ।</p>																													
(उ)	पुनरीक्षित अनुमान 2008-09/बजट अनुमान 2009-10 परिसंपत्ति के निबल ब्लॉक में विभिन्न जोड़े दर्शाते हैं जिसे कि लागत विवरण में नहीं गुणनखण्ड नहीं किया था ।	लागत विवरण को 2008-09 वर्ष के वास्तविक एवं 2009-10 के बजट अनुमान के आधार पर अद्यतन/पुनरीक्षित की गई है ।																												
(ड)	विभिन्न मुख्य क्रियाकलाप एवं उप-क्रियाकलाप के बीच में नियुक्त पूँजीगत विभाजन का आधार स्पष्ट कीजिए ।	सृजित की गई परिसंपत्ति/मुख्य/उप-क्रियाकलाप के तदनन्तर इस्तेमाल के आधार पर पूँजीगत नियुक्त को विनिहित किया गया है ।																												
(ii)	पूँजीगत कार्यप्रणाली टैरिफ मार्गदर्शन में निर्धारित मानदंड के अनुसार फार्म 4(क) में अनुमानित पूँजीगत कार्यप्रणाली के विशद परिकलन का उल्लेख कीजिए ।	<p>2008-09 के वर्ष के लिए (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखे से)मान ली गई पूँजीगत कार्यप्रणाली का परिकलन नीचे दिए अनुसार है :</p> <p>(रूपये लाखों में)</p> <table><tr><td>चालू परिसंपत्ति</td><td></td><td></td><td>364 73</td></tr><tr><td>घाटे: चालू देयता</td><td></td><td>24517</td><td></td></tr><tr><td>घाटे: पेंशन निधि</td><td>3234</td><td></td><td></td></tr><tr><td>सा.भ.निधि</td><td>5521</td><td></td><td></td></tr><tr><td>अंशदायी भविष्य निधि</td><td>186</td><td></td><td></td></tr><tr><td>अंशदायी पेंशन निधि</td><td>5</td><td>8946</td><td>155 71</td></tr><tr><td>पूँजीगत कार्यप्रणाली</td><td></td><td></td><td>209 02</td></tr></table>	चालू परिसंपत्ति			364 73	घाटे: चालू देयता		24517		घाटे: पेंशन निधि	3234			सा.भ.निधि	5521			अंशदायी भविष्य निधि	186			अंशदायी पेंशन निधि	5	8946	155 71	पूँजीगत कार्यप्रणाली			209 02
चालू परिसंपत्ति			364 73																											
घाटे: चालू देयता		24517																												
घाटे: पेंशन निधि	3234																													
सा.भ.निधि	5521																													
अंशदायी भविष्य निधि	186																													
अंशदायी पेंशन निधि	5	8946	155 71																											
पूँजीगत कार्यप्रणाली			209 02																											
13.	(i) सरकार नीति द्वारा अधिदेशाधीन राजस्व शेयर/रॉयल्टी रसीद के लिए अलग निलंब लेखा खाते के सृजन करके पालन करने का कार्य टैरिफ मार्गदर्शन की धारा 2.8.3. में सम्मिलित है । पिछले टैरिफ पुनरीक्षण के दौरान सरकार नीति से सूचित किए अनुसार, सीओपीटी ने वर्ष 2006-07 से अलग निलंब लेख खाते की रखाव से सहमति दी थी । 2006-07 तथा 2007-08 वर्षों के	(i) एवं (ii) । टाम्प मार्गदर्शन की धारा 2.8.3 सी ओ पी टी के लिए आई जी टी पी एल से प्राप्त रॉयल्टी को प्रतिपादित करने में लागू नहीं होगा । इसी प्रकार अन्य पोर्टों के संबंध में भी ,आईजीटीपीएल को सौंप देने के पहले पोर्ट को आरजीसीटी के प्रचालन से प्राप्त हुई राजस्व आय का मुख्य स्रोत था । यह भी ध्यान दिया																												

<p>पोर्ट के वार्षिक लेखों में इस उद्देश्य के लिए सृजित अलग निलंब लेख खाते का दर्शन करती है। पिछले टैरिफ आदेश में व्यक्त किए अनुसार 2006-07 से 2008-09 तक के निलंब लेख खाते से रसीद एवं इस्तेमाल के स्थिति की पुनरीक्षा करने के लिए निलंब लेख खाते का उल्लेख कीजिए। यह भी, 2005-06 वर्ष में निलंब लेख खाते में स्थानान्तरित राजस्व शेयर और इस्तेमाल की सूचना, उक्त वर्ष में अगर है तो उल्लेख कीजिए।</p> <p>(ii) टैरिफ मार्गदर्शन की धारा 2.8.3. यह शर्त रखती है कि निजी प्रचालकों से पोर्ट मालिक को प्राप्य योग्य रॉयल्टी/राजस्व शेयर का 50% अधिशेष मजदूर लागत की मुकाबला करने के बाद निलंबलेख खाते में स्थानान्तरित करना है तथा पाँच साल की अवधि के भीतर सृजन/पोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर सुविधाओं के आधुनिकीकरण के लिए इस्तेमाल करना चाहिए। निलंब लेख खाते की निवेश तो आर ओ सी ई के लिए योग्य नहीं होगी जबकि निलंबलेख खाते द्वारा प्रदत्त सुविधा का इस्तेमाल किया गया है। अगर निलंबलेख खाते के निधियों को अनुबंध समय में निश्चित कार्यों के लिए इस्तेमाल नहीं किया गया, बशर्ते कि टैरिफ नियत करने के लिए पूरे प्रोदभूत को पोर्ट राजस्व के रूप में मान लिया जाएगा। सीओपीटी द्वारा फार्म 4क और फार्म 9 में उल्लिखित ब्यौरे निलंब लेख खाते से ही निधिबद्ध निवेश या प्रस्तावित निधिबद्ध को नहीं दर्शाती। टैरिफ मार्गनिर्देश में बतायी गयी उक्त प्रावधान के अनुसार वर्ष 2005-06 में निलंब लेख खाते में स्थानान्तरित राजस्व शेयर रसीद को पाँच साल की अवधि के भीतर अर्थात्, 2009-10 में इस्तेमाल करना है। उसी प्रकार 2006-07 एवं 2007-08 वर्षों में निलंब लेख खाते में स्थानान्तरित राजस्व शेयर रसीद को क्रमानुसार 2010-11 एवं 2011-12 में इस्तेमाल करना है। इसलिए सीओपीटी को 2009-10 एवं 2010-11 वर्षों के दौरान सृजन/पोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर के आधुनिकीकरण के लिए निवल ब्लॉक में प्रस्तावित अतिरिक्त की मुकाबला करने के लिए निलंबलेख खाते की निधियों का इस्तेमाल करना चाहिए। उपर्युक्त 13(i) (छ) (iv) में बताए अनुसार, वर्ष 2011-12 में प्रस्तावित पूँजीगत ड्रेडजिंग परियोजना को निलंबलेख खाते से निधिबद्ध करना है।</p>	<p>जाएँ कि आर जी सी टी, एक पूर्ण विकसित कन्टाइनर टर्मिनल, निकसित तथा पोर्ट द्वारा प्रचालित की जानेवाली टर्मिनल को वैसे ही आईजीटीपीएल को सौंपा दी गई है। इसीलिए निलंबित खाते के माध्यम से रॉयल्टी आय को चालू या प्रचालित नहीं कर सकें।</p> <p>कन्टाइनर टर्मिनल क्रियाकलाप के निजीकरण के फलस्वरूप फिलहाल में पोर्ट को मजदूर की कोई अधिशेष नहीं है और इसलिए 2005-06 से 2008-09 तक के वर्षों से कमाई गई राजस्व शेयर को पोर्ट के विभिन्न पूँजीगत परियोजनाओं के लिए इस्तेमाल किया गया। कमाई गई रॉयल्टी का ब्यौरा एवं विभिन्न पूँजीगत परियोजनाओं के लिए खर्च किए गए रकम को लागत विवरण के फार्म सं. 9 में दर्शाया गया है। आई सी टी टी के कमीशनिंग के बाद आई जी टी पी एल में अब काम करनेवाले सीओपीटी कर्मचारी अप्रैल 2010 के दौरान ही पोर्ट में लौट आएंगे। तदुपरान्त ही मजदूर की अधिशेषता होगी। अपर्याप्त आर्थिक स्थिति के फलस्वरूप, पोर्ट को परिसंपत्ति लागत की बढ़ती रीवायिंग की मुकाबला करने के लिए इन निधियों का इस्तेमाल करने के सिवा और कोई मार्ग नहीं है।</p>
<p>14. उप-क्रियाकलाप-तर लागत विवरण में सूचित निवल अधिशेष/घाटे की रकम जलयान संबंधी क्रियाकलाप में अनुमानित निवल घाटे से मेल नहीं करती है। इसीलिए, पोर्ट को अन्य उप-क्रियाकलाप के लिए प्रावधान न किए गए लागत विवरण का उल्लेख करना है ताकि उप-क्रियाकलाप-तर लागत विवरण से मुख्य</p>	<p>फार्म 5 (ख) (i) एवं (iii) के जलयान संबंधी क्रियाकलाप के पुनरीक्षित लागत विवरण में अन्य उप-क्रियाकलाप जैसे ड्रेडजर नेहरू शताब्दी, जल आपूर्ति को पृथक दर्शाया गया है।</p>

	क्रियाकलाप से आकलित पर्याप्त आय नहीं हो तथा संपूर्ण पोर्ट के लिए समेकित लागत स्थिति में रहेंगे ।	
15	सीओपीटी ने फार्म 8 - निलबलख खाते से संचयन/निकासी को नहीं भरा दिया है । सीओपीटी, इन फार्मों में ब्यौरे का विवरण दें ।	फार्म सं. 8 तथा 9 को भरा दिया है और पुनरीक्षित लागत विवरण के साथ उल्लेख किया है ।
16.	सीओपीटी ने अलग प्रस्ताव फाइल किए हैं (क) टेलिफोन/टीवी केबल लगाने से किराए का मार्गाधिकार प्रभार नियत करना । (ख) फ्लोटिंग क्रेन पेरियार तथा ड्रेडजर नेहरू शताब्दी के लिए भाड़ा प्रभार नियत करना (ग) सीएफएस में सुविधाओं के लिए प्रस्तावित प्रभार अलग से प्रक्रियाधीन है । कृपया पृष्ठ करें और यह बताएं कि खर्च /बंधा खर्च और सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव में मान ली गई परिसंपत्ति के निवल ब्लॉक को उपर्युक्त उल्लिखित की गई 2009-10 से 2011-12 वर्षों के लिए तीन प्रस्तावों के अनुमान को मान लिया गया है । उसी प्रकार, प्रस्तावित टैरिफ से अनुमानित आय को वैयक्तिक प्रस्तावित अनुमानित आय के साथ समेकित लागत विवरण तथा संबंधित क्रियाकलाप तथा उप-क्रियाकलाप-तः लागत विवरण अलग प्रविष्टि के रूप में दर्शाना है ।	(क) टीवी केबल तथा टेलिफोन के लिए मार्गाधिकार प्रभार के टैरिफ एक नया मद है तथा कोचिन निगम द्वारा अपने उपभोक्ताओं से इकट्ठा की गई एवं उद्ग्रहीत की गई टैरिफ के आधार पर अलग प्रस्तावित की गई है । टेलिफोन/ टीवी केबल का उपभोग करनेवाले अधिकतम लोग पोर्ट कर्मचारी/पोर्ट उपभोक्ता है । इसीलिए पोर्ट ने पर्यवेक्षण/सर्वेक्षण क्रियाकलाप को आवृत करने के लिए नामित दर का प्रस्ताव किया है । टीवी केबल प्रचालक तो पोर्ट के विद्युत पोस्ट का इस्तेमाल करते हैं, उसी प्रकार, टेलिफोन प्रचालक केबल लगाने के लिए पोर्ट भूमि/सड़क का इस्तेमाल करते हैं । पोर्ट द्वारा प्रचालकों को अर्पित इस सुविधा के लिए पूंजीगत खर्च नहीं है । ऐसे प्रचालक मौजूद पोर्ट परिसंपत्ति का इस्तेमाल करते हैं । 2009-10 से 2011-12 की अवधि के लिए इस उप-क्रियाकलाप से प्रत्याशित आय अल्प है इसलिए शून्य दर्शाया है । पोर्ट के लिए प्रचालन लागत आवधिक पर्यवेक्षण लागत है; इसलिए इस क्रियाकलाप के लिए हमने की अलग लागत विवरण नहीं दर्शाया है । खर्च का अनुमान संपदा क्रियाकलाप के लिए प्रस्तुत लागत शीट के खर्च के अनुमान का भाग होगी । (ख) फ्लोटिंग क्रेन पेरियार 1966 में कमीशन की गई और आर्थिक जीवन-समय के 25 वर्ष बीत गए । क्राफ्ट के निवल नियत परिसंपत्ति जीरो है इसलिए नियुक्त पूंजीगत की बात इस मद में शामिल नहीं है । लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे के अनुसार 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि के लिए कमाई आय एवं प्राप्त सीधे लागत और 2009-10 से 2011-12 तक के अनुमान की तैयारी की गई है एवं पुनरीक्षित लागत विवरण

		<p>के साथ संलग्न की गई है। सी ओ पी टी द्वारा उल्लिखित लागत विवरण के अनुसार दोनों सेवाओं के निवल धारा की वर्तमान टैरिफ निम्नानुसार है :</p> <p style="text-align: right;">(रूपये लाखों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>फ्लोटिंग ब्रेन पेरियार</th><th>ड्रेडजर नेहरू शताब्दी</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07 (वास्तविक)</td><td>-124.77</td><td>-317.17</td></tr> <tr> <td>2007-08 (वास्तविक)</td><td>-56.32</td><td>-825.51</td></tr> <tr> <td>2008-09 (वास्तविक)</td><td>-72.89</td><td>+353.89</td></tr> <tr> <td>2009-10 (अनुमान)</td><td>-202.72</td><td>-731.00</td></tr> <tr> <td>2010-11 (अनुमान)</td><td>-93.90</td><td>-297.95</td></tr> <tr> <td>2011-12 (अनुमान)</td><td>-115.08</td><td>-297.95</td></tr> </tbody> </table> <p>(ग) सी एफ एस के लिए अलग प्रस्ताव के प्रस्तुतीकरण के समय लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे और अन्य विभागीय इनपुटों से लाभदायक विवरण ही प्राप्त किया है। एक बार आर जी सी टी से आई सी टी टी में कण्टेनर प्रचालन शिफ्ट किया है, यह प्रत्याशित किया गया है कि सी एफ एस का इस्तेमाल कम होगा। पुनरीक्षित अनुमान में 2010-11 से 2011-12 तक के आगामी वर्षों के लिए अनुमानित आय और तदनु रूप खर्च को शामिल किया गया है।</p>	वर्ष	फ्लोटिंग ब्रेन पेरियार	ड्रेडजर नेहरू शताब्दी	2006-07 (वास्तविक)	-124.77	-317.17	2007-08 (वास्तविक)	-56.32	-825.51	2008-09 (वास्तविक)	-72.89	+353.89	2009-10 (अनुमान)	-202.72	-731.00	2010-11 (अनुमान)	-93.90	-297.95	2011-12 (अनुमान)	-115.08	-297.95
वर्ष	फ्लोटिंग ब्रेन पेरियार	ड्रेडजर नेहरू शताब्दी																					
2006-07 (वास्तविक)	-124.77	-317.17																					
2007-08 (वास्तविक)	-56.32	-825.51																					
2008-09 (वास्तविक)	-72.89	+353.89																					
2009-10 (अनुमान)	-202.72	-731.00																					
2010-11 (अनुमान)	-93.90	-297.95																					
2011-12 (अनुमान)	-115.08	-297.95																					
17.	फार्म 7 :																						
(i)	वास्तविक के तदनुकूल अनुमान विश्लेषण में, अंतिम टैरिफ आदेश में प्राधिकरण द्वारा मान लिए अनुमान को 2006-07 और 2007-08 वर्षों के वास्तविक के साथ वैसे की तुलना	फार्म 7 को अद्यतन किया गया है और पुनरीक्षित लागत विवरण के साथ संलग्न किया है।																					
	के लिए उक्त आदेश में मंजूर टैरिफ वृद्धि के लिए टिकाऊ करनी होगी।																						
(ii)	अंतिम टैरिफ पुनरीक्षण में, अनुमानित पेंशन भुगतान मान लिए गए हैं। जबकि वार्षिक लेखे वास्तविक पेंशन भुगतान की रिपोर्ट नहीं करती है, उसी को 2007-08 एवं 2008-09 के वर्षों के लिए सूचित करना है तथा अनुमान के साथ तुलना करते वक्त फार्म 7 में मान लेना है।	(ii) एवं (iii)। 2007-08 एवं 2008-09 वर्ष के वास्तविक को फार्म 7 में मान लिया गया है।																					
(iii)	सीओपीटी ने अपनी पत्र संख्या एफए/ कोस्टिंग/ एसओआर/2007 दिनांक 9 अगस्त 2007 के तौर पर 2006-07 वर्ष के लिए पेंशन भुगतान एवं विभिन्न श्रेणियों के निवल स्थायी परिसंपत्ति के ब्रेकअप का विवरण उल्लिखित किया है जिसे फार्म 7 में अद्यतन करना है।																						

(iv)	टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार 2007-08 के वार्षिक लेखे में रिपोर्ट की गई निवल स्थिर परिसंपत्ति और 2008-09 के अस्थायी लेखों को व्यापार परिसंपत्ति, व्यापार संबंधी परिसंपत्ति तथा सामाजिक बाध्यता परिसंपत्ति को श्रेणीगत कीजिए। परिसंपत्ति के इन श्रेणियों के लिए वापसी लागू दर पर आरओसीई की गिनती करना है।	2007-08 एवं 2008-09 (वास्तविक) वर्षों की लेखा परीक्षित वार्षिक लेखे में रिपोर्ट की गई निवल स्थिर परिसंपत्ति को फार्म 4 क में व्यापार एवं व्यापार संबंधी परिसंपत्ति के रूप में श्रेणीगत की गई है। इसी आधार पर आरओसीई की गिनती भी की गई है।															
(v)	2006-07 से 2008-09 वर्षों के लिए सभी मदों के लिए अर्थात् प्रचालन आय, प्रचालन लागत, मूल्यहास, वित्त एवं विविध खर्च, वित्त एवं विविध आय, प्रबन्धकीय एवं सामान्य प्रशासन सुविधाएं, निवल स्थिर परिसंपत्ति इत्यादि को वार्षिक लेखे में रिपोर्ट की गई वास्तविकता के साथ विवरण में मान ली गई वास्तविक का मिलाप कीजिए।	लेखा परीक्षित वार्षिक लेखे के मिलान विवरण तथा लागत विवरण में मानती गई आय और व्यय खर्च का उल्लेख किया गया है।															
18.	2009-10 से 2011-12 वर्षों के लागत विवरण में संपदा क्रियाकलाप के 81% का औसत घटाव दर्शाती है। कृपया यह स्पष्ट करें कि क्यों दूसरे क्रियाकलापों से इस घटाव का आर्थिक सहायता दी गई है। प्राधिकरण ने हमेशा यह बताया कि पोर्ट संपदा को विधिवत् तथा वाणिज्यिक रूप में शोषित रहना है ताकि संपदा राजस्व पोर्ट के समग्र प्रचालन में सहायता प्रदान कर सकें। 2005 के पुनरीक्षित टैरिफ मार्गदर्शन भी इस स्थिति को पहचानती है। कृपया संपदा और रेल क्रियाकलाप को छोड़कर समग्र पोर्ट के लिए समेकित लागत विवरण का उल्लेख कीजिए।	2006-07 से 2009-10 की अवधि से आईजीटीपीएल से लार्डसेंस शुल्क मान लेने के बाद संपदा क्रियाकलाप के लिए लागत विवरण पुनरीक्षित की गई है। पोर्ट ने विल्लिंगडन आईलन्ड, वल्लारपाडम, पुतुवाइपिन क्षेत्र के बे इस्तेमाल पोर्ट भूमि की पहचान की है तथा भारत सरकार द्वारा जारी की गई भूमि नीति मार्गदर्शन के अनुसार उसी को पट्टे पर देने के लिए कार्रवाई ली जा रही है। एक बार बाँटने की प्रक्रिया होगी, पोर्ट पट्टे पर दी भूमि किराए से आय उत्पन्न कर सकेगी जो पोर्ट के अधिशेष स्थिति की वृद्धि करेगी।															
II.	सामान्य:																
1.	प्राधिकरण में सभी मेजर पोर्टों के वाणिज्यिक उद्देश्य को देखते हुए उनके इच्छानुसार दरमान के निर्धारित दर में कटौती करने की अनुमति दी। कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के संबंध में इस प्रकार की कोई कटौती है तो सूचित करें तथा इस प्रकार के रिआयत देने से यातायात की वृद्धि में होनेवाले अनुवर्ती प्रभाव तथा फलस्वरूप राजस्व में होनेवाली कमियों का मदवार विश्लेषण करके प्रस्तुत करें।	निम्न लिखित वेसलों/कार्गो को रिआयत दर दी गई : <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th><th>रिआयत की रीति</th><th>रिआयत</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>मुख्य लाइन कन्टेइनर वेसल</td><td>50% वेसल संबंधी प्रभार</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>कैबल शिप एशियन एक्सप्लोर</td><td>रिआयती बर्थ भाड़ा प्रभार</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>कूइस वेसल</td><td>वेसल संबंधी प्रभार के 33 1/3%</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>टिम्बर वेसल</td><td>घाट शुल्क पर 40%</td></tr> </tbody> </table> <p>(परिशिष्ट 9 के रूप में पोर्ट द्वारा दिए गए विवरण से अनुमत रिआयत की दृष्टि में यातायात वृद्धि और अतिरिक्त आय के संबंध में जानकारी नहीं मिलते)</p>	क्रम सं.	रिआयत की रीति	रिआयत	1.	मुख्य लाइन कन्टेइनर वेसल	50% वेसल संबंधी प्रभार	2.	कैबल शिप एशियन एक्सप्लोर	रिआयती बर्थ भाड़ा प्रभार	3.	कूइस वेसल	वेसल संबंधी प्रभार के 33 1/3%	4.	टिम्बर वेसल	घाट शुल्क पर 40%
क्रम सं.	रिआयत की रीति	रिआयत															
1.	मुख्य लाइन कन्टेइनर वेसल	50% वेसल संबंधी प्रभार															
2.	कैबल शिप एशियन एक्सप्लोर	रिआयती बर्थ भाड़ा प्रभार															
3.	कूइस वेसल	वेसल संबंधी प्रभार के 33 1/3%															
4.	टिम्बर वेसल	घाट शुल्क पर 40%															
2.	पोर्ट कृपया जाँच करें कि महा पत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन की कोई योग्यता सेवा का	एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन पोर्ट की दो परियोजनाएं होती हैं वल्लारपाडम आई सी टी															

	पोर्ट द्वारा प्राधिकृत कोई सेवा प्रबंधक द्वारा प्रस्तावित है । यदि है तो टैरिफ मार्गदर्शन के अध्याय 7 के संदर्भ में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट इस पर कार्रवाई लें ।	टर्मिनल और पुतुवाइपिन के एल एन जी टर्मिनल । आई सी टी टी के टैरिफ प्रस्ताव के बारे में टाम्प को आई जी टी पी एल द्वारा अलग रूप से प्रस्तुत किया जिसका भाग में अनुमोदन प्राप्त हुआ । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट तथा मेसर्स. एल एन जी पेट्रोनेट के बीच का रियायती करार 2009 मार्च 12 को हस्ताक्षर किया गया । एल एन जी टर्मिनल के निर्माण कार्य प्रगति में है तथा इसका कमीशनिंग 2012-13 में प्रतीक्षित है । इसके टैरिफ के बारे में मेसर्स. एल एन जी पेट्रोनेट द्वारा बाद में प्रस्तुत किया जाएगा ।
3.	विभिन्न प्रचालन/सेवाओं के लिए अनुरक्षित उत्पादकता स्तर के बारे में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सूचित नहीं की गई थी । उनको दरमान में शामिल किया जाए तथा इससे प्राप्त स्तर के बारे में बता दें ।	पोर्ट के सभी कार्यकलाप को समेकित करने के लिए पोर्ट में ई आर पी सिस्टम का कार्यान्वयन हो गया है । एक बार इस सिस्टम का स्थिरीकरण और स्ट्रीमलाइन हो जाए पोर्ट विभिन्न एम आई एस रिपोर्ट को तैयार कर सके जिसके विभिन्न कार्यकलाप के निष्पादन के निर्देशन चिह्न स्तर के लिए इस्तेमाल किया जाए ।
4.	पुनरीक्षणाधीन 3 वर्षों की अवधि में पोर्ट ऑफ कोचिन में कमीशनिंग के लिए कोई पीपीपी परियोजना नहीं है इसकी पुष्टि करें । यदि कोई परियोजना कमीशनिंग के लिए शेष है तो लागत विवरण में इसकी वित्तीय विवक्षा भी शामिल करें ।	चालू टैरिफ अवधि में केवल पीपीपी परियोजना के अधीन दो परियोजनाएं याने बंकरिंग टर्मिनल एवं अन्तर्राष्ट्रीय क्रूइस टर्मिनल ही है । इन दोनों परियोजनाओं की व्यवहार्यता अध्ययन की पूर्ति हुई है । बंकरिंग टर्मिनल की मामले में यह तो निविदा प्रोससिंग स्थिति पर है । अन्तर्राष्ट्रीय क्रूइस टर्मिनल परियोजना पूर्व निविदा स्थिति में है । इसलिए इस स्थिति में इन दोनों परियोजनाओं की वित्तीय विवक्षा की गणना नहीं किया जा सकता ।
III.	<u>दरमान</u>	
1.	विद्यमान शुल्क तथापि निर्धारित दरमान के शर्तों में कोचिन पोर्ट ने कई परिवर्तनों का प्रस्ताव किया । कोचिन पोर्ट द्वारा प्रस्तुत चालू तथा प्रस्तावित दरमान की तुलना प्रस्तावित परिवर्तन एवं वित्तीय प्रभाव के कारण प्रकट किया नहीं । परिवर्तन के पूर्ण समझदारी के लिए वर्तमान दरमान एवं प्रस्तावित दरमान का सान्निध्य टिप्पणी सहित परिवर्तन का कारण और वित्तीय स्थिति के बारे में एक तुलनात्मक विवरण भी प्रस्तुत करें ।	वर्तमान दरमान को टाम्प द्वारा जारीकृत दरमान के प्रारूप के रिपोर्ट के आधार पर परिभाषा का संशोधन एवं शर्तों का पुनः संरचना , पुनः वर्गीकरण आदि किया गया है । इसके अलावा वर्तमान दरमान पोर्ट प्रचालन के वर्तमान आवश्यकताओं के लिए मानकीकृत, सरलीकृत एवं बुद्धि संगत किया है । ऐसी परिवर्तनों के लिए कोई वित्तीय प्रभाव लागू नहीं है ।
2	धारा 1.1- परिभाषा	
(i)	मद (iv)- वर्तमान दरमान सेवा देने के समय से दिन को 24 घंटे की अवधि के रूप में गिना जाता है । प्रस्तावित दरमान में दिन के 0600 घंटे से शुरू होकर	पोर्ट के पारी समय में प्रचालनात्मक सुविधा के लिए दिन की परिभाषा में सुधार लाया गया । और इसमें और कोई विवक्षा नहीं है ।

	0600 घंटे में अन्त होने तक गिन जाने और इसमें सुधार लाने के कारण भी स्पष्ट करें ।																					
(ii)	मद (xiv) एवं (xvii)- दो शब्द “ भीतरी हार्बर ” तथा “ बाहरी लंगर” की परिभाषा में प्रस्तावित सुधार बता दीजिए साथ ही उसकी वित्तीय विवक्षा भी प्रस्तुत करें ।	प्रस्तावित दरमान में बोया संख्या के विरुद्ध साफ स्थल चिह्न देकर परिभाषा का मानकीकृत किया है । अन्य कोई विवक्षा नहीं है ।																				
(iii)	मद (xxi)एवं (xxiv)- कोचिन पोर्ट के दरमान में “ सिंगल बोया मूरिंग” तथा “ जहाज़ से जहाज़” शब्दों की परिभाषा शामिल करने का स्रोत कहाँ से प्राप्त हुआ । जहाज़ से जहाज शब्द की प्रस्तावित परिभाषा यानान्तरण की परिभाषा से मिश्रित है तथा इसलिए इसका पुनरीक्षा किया जाए ।	पोर्ट में चालू वास्तविक प्रचालन के आधार पर है प्रस्तावित एसबीएम तथा एस टी एस की परिभाषा । एस टी एस की परिभाषा बल्क द्रव एवं गैस कार्गो में सीमित है जबकि यानान्तरण में सभी कार्गो/कन्टेइनेर्स शामिल है । इसलिए प्रस्ताव स्वीकृत किया जाए ।																				
3.	धारा 1.2- सामान्य शर्तें																					
(i)	टिप्पणी संख्या. (vi)(क)एवं (ख) उपभोक्ताओं द्वारा अदायगी की देरी/पोर्ट द्वारा वापसी में देरी आदि के लिए विशेष ब्याज निर्धारित करते हुए प्रस्तावित शर्तों में संशोधन किया जाए जो स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के वर्तमान प्रैम लेन्डिंग दर के अनुसार होगा ।	टाम्प के सुझाव के अनुसार, उक्त शर्तों में संशोधन किया है तथा दण्डब्याज दर 13.75% प्रस्तावित है ।																				
(ii)	टिप्पणी संख्या (ix): उक्त नोट से वर्तमान नोट संख्या. (viii)(ख) एवं (ग) को काट देने का कारण बताओ ।	एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 55 में उपबंधित होने के कारण एसओआर से खंडों को काट दिया गया ।																				
(iii)	टिप्पणी संख्या (x): पुष्टि करें कि प्रस्तावित दरमान के साथ उक्त नोट संगत है । यदि नहीं तो काट दिया जाए ।	वर्तमान एसओआर पृष्ठ संख्या.4 के सामान्य शर्तों के शीर्ष 1.2 के अधीन टिप्पणी संख्या (x) संगत नहीं है, इसलिए प्रस्तावित एस ओ आर से काट दिया गया ।																				
(iv)	(क) वर्तमान दरमान के अनुसार वेसल संबंधी शुल्क में दिए गए 33 1/3% रियायत से समुद्री यात्रा वेसल वेसल यातायात में पिछले तीन वर्षों में 2006-07 से 2008-09 तक हुई वृद्धि सूचित करें ।	(क) विदेश समुद्री यात्रा वेसल यातायात तथा उसके राजस्व पिछले तीन वर्षों के याने 2006-07 से 2008-09 नीचे दिया जाता है : <div>(रुपये लाखों में)<table><tr><td>विवरण</td><td>2006-07</td><td>2007-08</td><td>2008-09</td></tr><tr><td>वेसलों की संख्या</td><td>38</td><td>46</td><td>35</td></tr><tr><td>जी अर टी</td><td>835793</td><td>830467</td><td>1148600</td></tr><tr><td>पोर्ट देय राशि</td><td>43</td><td>43</td><td>73</td></tr><tr><td>कन्हारी शुल्क</td><td>147</td><td>121</td><td>199</td></tr></table></div>	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	वेसलों की संख्या	38	46	35	जी अर टी	835793	830467	1148600	पोर्ट देय राशि	43	43	73	कन्हारी शुल्क	147	121	199
विवरण	2006-07	2007-08	2008-09																			
वेसलों की संख्या	38	46	35																			
जी अर टी	835793	830467	1148600																			
पोर्ट देय राशि	43	43	73																			
कन्हारी शुल्क	147	121	199																			

[illegible]

4.	अध्याय II-वेसल संबंधी खर्च	
(i)	2.1.1- पोर्ट देय राशि की अनुसूची	
(क)	तटीय वेसलों की पोर्ट देय राशि में अदायगी वर्तमान यूनिट ऑफ उगाही 30 दिनों में एक बार से प्रति प्रवेश आधार पर सुधारने का प्रस्ताव रखा है। पिछले 2 वर्षों में याने 2007-08 एवं 2008-09 में 30 दिनों में एक बार से अधिक पहुँचे हुए वेसलों की संख्या तथा वर्तमान टैरिफ दर पर उससे प्राप्त आय संबंधी विवरण दें। पोर्ट देय राशि के प्रस्तावित परिवर्तन द्वारा आवर्ती अदायगी से तटीय वेसलों से अर्जित अतिरिक्त राजस्व संबंधी आनेवाले तीन वर्षों का विवरण दें।	उक्त विवरण अब उपलब्ध नहीं है।
(ख)	अधिक से अधिक टैंकरों का एसपीएम में हस्तन की प्रतीक्षा करती है तथा उस प्रकार के वेसलों के जी आर टी साधारण वेसलों से अधिक होने के कारण अन्य वेसलों की तुलना में इस कैटगरी के वेसलों के प्रस्तावित उच्चतम दर का न्याय संगत मिट्टु करें।	पोर्ट देय राशि का मुख्य लागत घटक संरक्षण, हार्बर पेट्रोल, सुरक्षा, समुद्री अग्निशमन, समुद्री सर्वेक्षण, वेसल यातायात नियंत्रण, नौचालन सहायक आदि होते हैं। वही सुविधाएं एसबीएम में आनेवाले वेसलों को भी दी जाएं। अन्य वेसलों की तुलना में वेसल प्रचालन, मोनिटरिंग, नियंत्रण आदि बहुत अधिक है। इसलिए वृद्धि का प्रस्ताव रखा गया।
(ii)	2.1.2. पोर्ट देय राशि में रियायत	
(क)	क्रम संख्या.3(ii), (iv) (v) तथा (vi) के अधीन नए प्रविष्टियों को पोर्ट देय राशि में 100% रियायत के प्रस्ताव रखने का कारण बताएँ।	आपात, राष्ट्रीय महत्व, भारत सरकार से प्राप्त निर्देश के अनुसार या पोर्ट नियंत्रण से परे किसी पारिस्थितिक धमकी के कारण ही उक्त परिस्थिति में पोर्ट में वेसल आने की संभावना होती है। इसलिए इस श्रेणी के वेसलों को पोर्ट देय राशि में 100% रियायत दी जाती है।
(ख)	क्रम संख्या.3 (vii) - भारत के राष्ट्रपति, राज्य सरकार संघ शासित क्षेत्र तथा विदेशी शासन जो वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए नहीं हो, वर्तमान दरमान के अनुसार पोर्ट देय राशि में छूट दी जाती है। उक्त नोट में सुधार लाया जाए कि केन्द्र सरकार या राज्य सरकार से संबंधित कोई भी वेसल को पोर्ट देय राशि से छूट दी जाएगी। यह देखा जाता है कि इसका उद्देश्य कोई भी केन्द्र सरकार या राज्य सरकार वेसल हो, वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए आया हो पोर्ट देय राशि से छूट दी जाएगी। इसको स्पष्ट करें।	2.1.2 शीर्ष के अधीन उक्त खंड 3 (vii) में गैर-वाणिज्यिक शब्दों को प्रस्तावित खंड में शामिल करते हुए सुधार लाया गया है।
(iii)	2.2.1. कन्हारी शुल्क की अनुसूची	
(क)	कन्टाइनर वेसल तथा अन्य वेसलों के लिए कन्हारी शुल्क में एकरूपता लाने के प्रस्ताव का कारण तथा आधार बता दीजिए। प्रस्तावित दर में, अन्य वेसलों की तुलना में कन्टाइनर वेसल पर वृद्धि का संघात	कन्हारी शुल्क की अनुसूची में संशोधन लाया गया तथा एस बी एम, आई सी टी टी में कन्टाइनर वेसल तथा अन्य वेसलों संबंधी अलग कन्हारी शुल्क 2008-09 में प्राप्त लागत (वास्तविक)

	अधिक होगा । एसपीएम, वाइपिन, वल्लारपाडम तथा अन्य पोर्ट बर्थों के प्रस्तावित कन्हारी शुल्क सेवा संबंधी दूर एकसमान नहीं है । एस पी एम या कोई अन्य बर्थों के कन्हारी शुल्क की उगाही में एकरूपता प्रस्ताव पोर्ट ने रखा है । इसको उचित सिद्ध करें ।	तथा 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के लिए प्राप्त होनेवाले लागत के आधार पर गणना की गई संशोधित दरमान में आवश्यक संशोधन लाया गया है ।
(ख)	सिंगल पोयंट मूरिंग (एसपीएम) के प्रचालन के लिए दर तय करते समय कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने रिपोर्ट किया कि दो उच्च शक्तियुक्त टर्गों को किराए पर एस पी एम प्रचालन पर कन्हारी तथा पुलबाक प्रचालन के लिए लिया था । एसपीएम प्रचालन के लिए पाइलटेज सेवा के लिए विभिन्न प्रकार के लागत संबंधी खर्च होने के कारण पोर्ट ने मतभेद प्रकट की । इस कारण अधिकारियों ने अन्तरिम उपाय के रूप में पोर्ट के प्रस्ताव से सहमत की कि एस पी एम में हस्तन करनेवाले वेसलों के लिए वर्तमान संचालन शुल्क वसूल किया जाए, इस शर्त पर कि 2009 मार्च में सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव में पोर्ट एक अच्छे विश्लेषात्मक प्रस्ताव संचालन सेवा के लिए प्राप्त होने वास्तविक लागत के आधार पर प्रस्तुत करेंगे । बीपीसीएल-के आर एल द्वारा प्रस्तुत सुझाव याने एस पी एम प्रचालन के लिए उपयोग करनेवाले टर्गों को इस्तेमाल न करते वक्त पोर्ट के अन्य उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाए । इसलिए पोर्ट ने एसपीएम प्रचालन के कन्हारी शुल्क को दूर के अनुसार संचालन के लिए प्रयुक्त लागत पर वसूल करने का प्रस्ताव रखा । इसको लागू करते समय पोर्ट इस पर भी विचार करें कि वल्लारपाडम, वाइपिन, पोर्ट के विभिन्न बर्थों के प्रचालन दर पर दूर के अनुसार होनेवाले फरक कितना है ।	एस बी एम प्रचालन के लिए 2008-09 वर्ष के वास्तविक तथा 2009-10 से 2011-12 तक का अनुमान लिया गया है । लागत विवरण तथा उसका कार्यचालन साथ संलग्न है । एसबीएम प्रचालन के लिए अलग दर शामिल करने के बाद प्रस्तावित दरमान में संशोधन किया जाएगा ।
(iv)	2.2.2. विविध कन्हारी शुल्क	
(क)	1 & 2 यात्री वेसल/बार्ज के लिए कन्हारी शुल्क	(i), (ii), तथा (iii) । प्रस्तावित
	तथा शिफ्टिंग शुल्क (i) क्या एन आर टी है या जी आर टी है यह स्पष्ट करने के लिए 200 टनों के नीचे के जलयानों और 200 टनों से ऊपर के जलयानों को स्पष्ट किया जाए । (ii) अनुसूची 2 - शिफ्टिंग शुल्क में लेवी का यूनिट सूचित किया जाए । अनुसूची, शिफ्टिंग प्रभार से संबद्ध अनुसूची 2.2.3. में शिफ्ट किया जाए ।	पुनरीक्षित एस ओ आर में आवश्यक संशोधन किया गया है ।

[illegible]

	आधार पर शिफ्टिंग प्रभार प्रस्तावित करने के लिए सलाह दिया था । पहले के टैरिफ आदेशों में दिए गए सलाह के अनुसार कन्हारी शुल्क में कोई संबद्धता के बिना उक्त बर्थों के बीच में जलयान के शिफ्टिंग के लिए उपलब्ध सेवा लागत के संदर्भ में जलयानों के प्रति जी आर टी पर बर्थों के बीच शिफ्टिंग प्रभार प्रस्तावित किया जाए । टैरिफ मार्गदर्शन के खंड 6.10 के अनुसार वेतन-वृद्धीय जी आर टी पर सर्पी दरों के साथ 3 टयर स्लाबों में प्रभार प्रस्तावित किए जाए ।	
(vi)	2.2.4. फ्लोटिंग क्राफ्ट प्रभारों की अनुसूची	
(क)	वर्तमान दरमानों के अनुसार पाइलट लांच और अन्य लांचों के लिए प्रति घंटे या उसके एक भाग के लिए 350 रुपये का एकरूप दर है । प्रस्तावित दरमान में यह दो टैरिफ मदों में अलग करने का कारण दीजिए ।	(क) और (ख) पाइलट लांच और अन्य लांचों के लिए दो टैरिफों का कारण यह है कि अन्य लांचों की तुलना में पाइलट लांच का प्रचालन लागत उच्चतम है । इसलिए एक अलग दर स्वीकार किया गया ।
(ख)	प्रति घंटे या उसके एक भाग के लिए पाइलट लांच का शुल्क वर्तमान 350 रुपये से 757% वृद्धि में 3000 रुपये तक वर्द्धित किए जाने का प्रस्ताव है । उपलब्ध सेवा/उपलब्ध अतिरिक्त सेवा के लिए लागत में वृद्धि के संदर्भ में और अन्य टैरिफ मदों में प्रस्तावित 40% वृद्धि ध्यान में रखकर पाइलट लांच में प्रस्तावित वृद्धि न्याय संगत किया जाए ।	
(ग)	पूँजी लागत/प्रचालनों के लागत आदि के संदर्भ में प्रति घंटे या उसके एक भाग के लिए स्पीड बोट के लिए 13,500 रुपये (युग्म स्कू के लिए) और प्रति घंटे या उसके एक भाग के लिए 6,000 रु. (एक स्कू) न्याय संगत किया जाए ।	पोर्ट प्रचालन के लिए समुद्री संरक्षा और सुरक्षा बनाये रखने के लिए पोर्ट में दो स्पीड बोट खरीदे गये । दो टगों के पूँजी लागत और कमीशन तारीख फार्म 4 बी के साथ संलग्न है । ये बोट नयी पीढ़ी का है और जनवरी 2009 में कमीशन किए गए । इसके प्रचालन के लिए कुशल जनशक्ति और इंधन उपयोग भी अधिक होना चाहिए । बोट के उपयोग के अनुसार प्रचालन लागत भिन्न होंगे । वर्तमान दरमानों में मूरिंग टग प्रभारों के समतुल्य आधार पर दर स्थिर किया गया है ।
(घ)	पिछले टैरिफ आदेश में दिए गए सलाह के अनुसार ड्रेडजर, अन्य उपकरण/फ्लोटिंग क्राफ्ट के दर इन उपकरणों के नाम के आधार पर प्रस्तावित करने के बदले ये उपकरण/फ्लोटिंग क्राफ्ट की कार्यक्षमता रेंज के आधार पर प्रस्तावित किया जाए ।	हर एक फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए एक ही तरह की कार्यक्षमता नहीं है और प्रचालनों की रीति भी भिन्न है ,स्रोतों का उपयोग जैसे जनशक्ति, इंधन आदि का उपयोग भी भिन्न है और इसलिए नाम के आधार पर एक अलग दर प्रस्तावित किया गया ।
(vii)	2.2.5. पोर्ट के सूखी गोदी के उपयोग के लिए प्रभार	
(क)	जलयान के ठहराव के अनुसार 4 स्लाबों में वर्द्धित सूखी गोदी प्रभार उपलब्ध करने के प्रस्ताव के लिए	जलयानों के डॉकिंग और गैर-डॉकिंग के समय सूखी गोदी के सामने ड्रेडजिंग के लागत मिलने के उद्देश्य से

	कारण और आधार स्पष्ट किया जाए ।	प्रथम स्लाब में उच्च दर प्रस्तावित किया । उपभोक्ता की ओर से पराजय के कारण सूखी गोदी सुविधाओं का अनुचित उपयोग दूर करने के लिए , जो पोर्ट के समग्र सूखी गोदी योजना के लिए प्रभाव डालेगा, अलग दर प्रस्तावित किया है । ठेके के दौरान सहमत घटनाओं की सूची पर उपभोक्ता को दृढ़ रहना इसका उद्देश्य है । पोर्ट की सूखी गोदी सुविधाएं बहुत पुरानी है । और इसमें केवल छोटे
(ख)	सूखी गोदी भाड़े में प्रस्तावित वृद्धि, 10 दिनों तक जलयान के ठहराव के लिए 238% , जलयानों के अगले दो स्लाब के लिए 576% से 745% तक है । इस अनुसूची में प्रस्तावित टैरिफ वृद्धि के साथ 2009-10 से 2011-12 तक के हर एक वर्षों के लिए प्रस्तावित टैरिफ के वित्तीय प्रभाव न्याय संगत करने के लिए एक अलग लागत विवरण दिया जाए ।	क्राफ्टों को ही आवास दिया जा सकता । और सूखी गोदी के सामने गहराई बहुत कम है और यहाँ पोर्ट के केवल फ्लोटिंग क्राफ्टों का सूखी गोदीकरण किया जाता है । सूखी गोदी में पोर्ट के क्राफ्ट नहीं होने पर ही बाहरवालों को सूखी गोदी की सुविधा दी जाती है । अब पोर्ट जलों के आसपास नए पीढ़ी क्राफ्टों को आवास देने योग्य आधुनिक सुविधा सहित अन्य सूखी गोदी और निजी सूखी गोदी उपलब्ध है । इन सेवाओं के बीच कठोर प्रतियोगिता है और पोर्ट सूखी गोदी के लिए कोई अधिक गुंजाइश नहीं है । अन्य सूखी गोदियों में उच्च दर होने के कारण लंबे
(ग)	1 से 8 तक टिप्पणी : इस अनुसूची के अन्तर्गत पोर्ट ने नए दर, जैसे अग्रिम प्रभार, तट सप्लाय के लिए संयोजन और असंयोजन, डोलफिन में जलयान बन्धन प्रभार, बाधाओं का निष्कासन और मरम्मत प्रभार, सूखी	अवधि के समय तक पोर्ट सुविधा के उपयोग के लिए छोटे क्राफ्ट आ रहे हैं जिससे पोर्ट के अपने क्राफ्टों के सूखी गोदीकरण असंभव हो जाता है । ऐसे दुरुपयोग दूर करने के लिए ऐसा दर प्रस्तावित किया । पोर्ट के प्रचालन आय से तुलना करने पर पिछले तीन वर्षों के दौरान सूखी गोदी सुविधा की बाहरी उद्गमन से पोर्ट द्वारा अर्जित राजस्व नगण्य है ।
(घ)	गोदी क्रेनों का भाड़ा आदि शुरू करने का प्रस्ताव रखा था । सूखी गोदी की सुविधा नयी नहीं है लेकिन वर्तमान सुविधा है, इसलिए इन सेवाओं के लिए पोर्ट द्वारा उद्ग्रहित वर्तमान टैरिफ प्रबन्धन स्पष्ट किया जाए ।	टिप्पणी संख्या. 6- पोर्ट में पूरा समय काम होने के कारण लागत विवरण इस स्थिति तक रहना अनुचित नहीं है। यह ध्यान में रखकर, सूखी गोदी क्रेन के उपयोग के लिए दुगुना प्रभार की अलग वसूली संबंधी प्रस्तावित नोट न्यायसंगत कीजिए ।
(ङ)	2006-07 - 10.73 लाख रुपये(प्रचालन आय का 0.05%) 2007-08 - 3.36 लाख रुपये (प्रचालन आय का 0.01%) 2008-09 - 22.13 लाख रुपये (प्रचालन आय का 0.1%)	सामान्य शर्तों में अनुसूची 1.2 की टिप्पणी संख्या . (viii) प्रति कोई बिल/ आवेदन के लिए न्यूनतम वसूली 100 रुपये होगी । ऐसा होने पर 2 वर्षों के लिए न्यूनतम प्रभार वसूल करने के लिए इस अनुसूची में प्रस्तावित टिप्पणी संख्या.9 अत्यधिक महसूस होता है और इसलिए काट लिया जाए ।
(च)	(ङ) से (झ) तक उठाए गए प्रश्नों के लिए कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा कोई अलग उत्तर नहीं दिया है ।	टैरिफ मार्गदर्शन के आधार पर पोर्ट परिसंपत्तियों के लिए पर्याप्त बीमा आवरण लेने के लिए पोर्ट को सलाह देकर हमारे उपर्युक्त प्रश्न III के 3 (वी)पर ध्यान देकर प्रस्तावित नोट नं .10 पुनरीक्षित या संशोधित किया जाए ।

(छ)	नोट नं. 12 - पोर्ट में पूरा समय काम होने पर रविवार/छुट्टी के दिनों में जलयानों के गोदीकरण या गैर-गोदीकरण के लिए 50% की समतुल्य अतिरिक्त प्रभार का लेवी शुरू करने का प्रस्ताव न्यायसंगत किया जाए । किसी भी तौर पर लागत विवरण में, रविवार/छुट्टी पर काम करनेवाले कर्मचारियों को देय/अदा किए अतिरिक्त प्रभार शामिल किया होगा ।	
(ज)	नोट नं. 15 - प्रस्तावित नोट एक टैरिफ संबद्ध विषय नहीं है लेकिन प्रक्रियात्मक / प्रशासनिक पहलु से संबद्ध होने पर यह स्पष्ट किया जाए कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन किए जाने के दरमान में क्यों यह शामिल किया जाना है ।	
(i)	2009-10 से 2011-12 वर्षों के प्रत्येक टैरिफ मदों से प्राप्त की जानेवाली अतिरिक्त राजस्व तथा इस अनुसूची में लागू करने के लिए प्रस्तावित शर्तों को सूचित करें ।	
(viii)	2.3.1. बर्थ भाड़े प्रभार की अनुसूची	
(क)	वर्तमान वेतन दर बर्थ के विभिन्न ग्रुप एवं स्ट्रीम मूरिंग के लिए अलग बर्थ भाड़े दर को निर्धारित करती है । वर्तमान ढाँचे को बन्द करने के सी ओ पी टी प्रस्ताव तथा सभी बर्थों/स्ट्रीम मूरिंग के लिए समान बर्थ भाड़े का प्रस्ताव, टैरिफ मार्गदर्शन की धारा 6.51 के साथ युक्त नहीं देख पाती है, जोकि तुलनात्मक सेवावाले बर्थ ग्रूपिंग द्वारा भाड़ा प्रभार निर्धारित करें/बर्थ तुलनात्मक सेवा के बर्थवाले/सेवा के महासंघटक के लिए छूट सहित सुविधाएं/उपबन्धन की गई सुविधाओं की मांग करती है /यह मान लेना है कि स्ट्रीम मूरिंग को सुविधाएं न होगी/बर्थ में उपलब्ध भिन्न इन्फ्रास्ट्रक्चर आदि/आगे, विभिन्न बर्थों में उपलब्ध सुविधाओं तथा प्रदत्त सेवाओं की भी तुलना नहीं किया जा सकता/सीओपीटी से, इसलिए टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार तुलनात्मक सेवावाले बर्थ/सुविधाओं को ग्रूपिंग करके बर्थ भाड़ा प्रभार प्रस्तावित करने की सलाह दी जाती है ।	(क) और (ख) । टाम्प मार्गदर्शन के 6.10 की धारा के आधार पर सभी बर्थों के लिए समान भाड़े प्रभार का सिंगल स्लाब दर प्रस्तावित किया है ।
(ख)	अंतिम टैरिफ आदेश की सलाह के अनुसार , वर्तमान 6 टयर ढाँचे के विरुद्ध सिंगल स्लाब दर के आर्थिक परिणामवाले प्रस्ताव कुछ श्रेणीवाले जहाज़ पर मुख्य प्रभाववाले देख पायें तो, विशाखपट्टनम पोर्ट ट्रस्ट तथा मुर्गांव पोर्ट ट्रस्ट के मामले में प्राधिकरण द्वारा की गई संरचना को, सीओपीटी उचित स्लाब ढाँचे का प्रस्ताव रख सकते हैं ।	
(ग)	फोरमाट में जहाज़ों की संख्या, 2007-08 तथा 2008-09 के गत दो वर्षों के लिए हस्तन किए गए	वास्तविकता के आधार पर 2007-08 एवं 2008-09 वर्षों के ब्यौरे का उल्लेख किया गया है

	जी आर टी औसत और 2008-09 से 2011-12 के वर्तमान स्लाब की तुलना में प्रत्येक विदेशगामी जहाज़ तथा तटीय जहाज़ दोनों की प्रक्षिप्ति, बर्थों के विभिन्न ग्रुप के लिए बर्थ भाड़े दर प्रस्तावित (करने योग्य) प्रत्याशित आय को दर्शाते हुए तालिका विवरण में उल्लेख कीजिए ।	।
(घ)	आई जी टी पी एल के साथ की गई लाइसेंस समझौते के अनुसार, बल्लारपाडम के अन्तर्राष्ट्रीय कन्टाइनर यानान्तरण टर्मिनल का निर्माण आईजीटीपीएल द्वारा करना है । अन्तर्राष्ट्रीय कन्टाइनर यानान्तरण टर्मिनल के बर्थ निर्माण की निवेश आईजीटीपीएल से होगी , अन्तर्राष्ट्रीय कन्टाइनर यानान्तरण टर्मिनल, बल्लारपाडम में पहुँचनेवाले जहाज़ों के बर्थ भाड़ा इकट्ठा करने के लिए किए गए प्रबन्ध स्पष्ट करना है । यह भी, स्पष्ट करें कि आई सी टी टी में पहुँचनेवाले जहाज़ों का बर्थ भाड़ा प्रभार कौन इकट्ठा करेंगे । अगर सीओपीटी ऐसे बर्थ भाड़े इकट्ठा करने के लिए बाध्य है, अपने अन्य बर्थों के लिए जहाँ पोर्ट ने अपनी निधियों का इस्तेमाल करते हुए उनका सृजन किया है , लागू हुए उसी स्तर के भाड़े प्रभार की रखाव के संबंध में यथोचित न्याय का उल्लेख नहीं किया है ।	धारा सं. 3.8 (ग) (i) क, सी ओ पी टी अनुज्ञप्तिदाता, आई सी टी टी में आनेवाले जहाज़ों के लिए समुद्रीय एवं पोर्ट सेवा का उपबंध करने के लिए बाध्य हैं। पूँजीगत ड्रेडजिंग के अतिरिक्त, चैनलों के ड्रेडजिंग अनुरक्षण की लागत , उच्चतम क्षमतावाले कन्टाइनर जहाज़ों को समायोजित करने के लिए 14.5 मी. डुबाव की रखरखाव के लिए बेसिन ड्रेडजिंग आदि को अनुज्ञप्तिदाता द्वारा करना है । इसलिए आई सी टी टी में आनेवाले जहाज़ों के बर्थ भाड़ा प्रभार सीओपीटी द्वारा इकट्ठा किया जाएगा । प्रस्तावित एसओआर में आईसीटीटी बर्थ के लिए अलग बर्थ भाड़े प्रभार का प्रस्ताव किया गया है ।
(ix)	2.3.2. इनलन्ड जल बार्ज के लिए बर्थ भाड़े प्रभार की अनुसूची	
(क)	वर्तमान वेतन दर में, नौचालन के लिए अलग बर्थ भाड़ा निर्धारित किया है । जबकि इनलन्ड जलबार्ज के लिए वर्तमान वेतनदर में अलग बर्थ भाड़ा प्रभार नहीं है, उन्हें नौचालन जहाज़ श्रेणी के साथ सम्मिलित किया है । इस संदर्भ में इनलन्ड जलबार्ज के लिए अलग बर्थ भाड़े प्रभार प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट कीजिए ।	(क) तथा (ख) । मानकीकरण के भाग के रूप में, इनलन्ड जलबार्ज के बर्थ भाड़े प्रभार को अलग से प्रस्तावित किया गया है ।
(ख)	इनलन्ड जल बार्ज के लिए अलग बर्थ भाड़े प्रभार प्राप्त करने का आधार स्पष्ट कीजिए ।	
(ग)	इस अनुसूची में प्रस्तावित टन की इकाई को स्पष्ट रूप से उल्लेख करें, ताकि वह मेट्रिक टन या जी आर टी के साथ संदेह न पैदा करेगी ।	संशोधित ।
(घ)	पाइलटेज अनुसूची में, नौचालन जहाज़ व 200 टन से कम वाले बार्ज तथा 200 टन से ऊपरवाले को अलग दर का प्रस्ताव रखा है । बर्थ भाड़े की अनुसूची में , इनलन्ड जल बार्ज के उसी आकार के जहाज़ों के लिए दर प्रस्तावित किया है । नौचालन जहाज़/200 टन से कमवाले बार्ज तथा 200 टन से ऊपरवाले को बर्थ भाड़े उद्ग्रहण के लिए किस श्रेणी में मान लेने की	दोनों नौचालन जहाज़ एवं बार्ज के लिए प्रदान की गई पाइलटेज सेवा तो वही तथा एकमात्र है । मगर भाड़े प्रभार के संबंध में इनलन्ड जलबार्ज एवं नौचालन जहाज़ों के लिए अलग जल बेड निर्धारित किया गया है । इसलिए अलग दर का प्रस्ताव रखा है ।

	बात स्पष्ट कीजिए । अगर ये उसी श्रेणी जहाज़ से संदर्भित है तो अस्पष्टता रोकने के लिए समान रीति का प्रस्ताव रखना है ।	
(x)	2.4. जहाज़ों को ताज़े जल की आपूर्ति	
(क)	जहाज़ों को उपबन्ध की गई जल उपलब्धि की लागत में वृद्धि एवं अन्य संबंधित सेवा में वृद्धि के साथ जहाज़ों को ताज़े जल की आपूर्ति में प्रस्तावित 40% की वृद्धि का समर्थन कीजिए ।	जहाज़ों को आपूर्ति की जानेवाली ताज़े पानी की खरीद तो केरल जल प्राधिकरण (के डब्लियु ए) से की जाती है । के डब्लियु ए ने 01/09/2008 से प्रति कि.लि. (136% वृद्धि) के लिए 10.60 रुपये से 25 रुपये प्रति दर बढ़ायी । क्रियाकलाप के लिए प्रचालन लागत एवं बंधे खर्च की भी वृद्धि हुई । इसलिए 40% की प्रस्तावित वृद्धि ।
(ख)	क्रम सं .2 में विदेशगामी जहाज़ - बोर के ज़रिए जल आपूर्ति के लिए निर्धारित दर में कुछ मुद्रण गलती दिखाई पड़ती है जिसे ठीक करना है ।	ठीक की गई ।
5.	अध्याय III - कार्गो संबंधी प्रभार	
(i)	3.1. बलक एवं ब्रेक बलक कार्गो के लिए घाटशुल्क की अनुसूची	
(क)	पोर्ट ने कुछ कार्गो चीज़ जैसे तर्मल कोयले और अन्य कोयले का 19% में, बालु और पत्थर का 50% में, चीनी का 35% में, धातु का 1.8% में घाटशुल्क प्रभार घटाने का प्रस्ताव लिया । यह स्पष्ट करें कि क्यों कुछ चुने हुए कार्गो मात्र का घाटशुल्क प्रभार घटाने का प्रस्ताव लिया । यह भी, विभिन्न कार्गो चीज़ों के लिए विभिन्न प्रतिशत दर घटाने के प्रस्ताव का कारण स्पष्ट करें । कुछ कार्गो मदों के घाटशुल्क दर में प्रस्तावित घटती के कारण अनुमानित यातायात में, अगर कोई वृद्धि पायी गई तो सूचना दें ।	सीओपीटी एवं एनएमपीटी और टीपीटी जैसे दूसरे पड़ोसी पोर्ट के बीच में कोयला, चीनी, पत्थर, बालु, इत्यादि के हस्तन के लिए सख्त प्रतिस्पर्धा है । इस कार्गो को अन्य पोर्टों में जाने से रोकने के लिए, पोर्ट ने, पड़ोसी पोर्टों के समतुल्य दर पर घाटशुल्क दर की पुनरीक्षा के लिए बाज़ारी कौशलता लागू की ।
(ख)	पुनरीक्षित टैरिफ मार्गदर्शन की धारा 4.2.2. में निर्धारित किए अनुसार हस्तन की लागत तथा हस्तन करते वक्त यथावश्यक लिए जानेवाली विशेष ध्यान और कार्गो भंडारण के आधार पर घाटशुल्क प्रभार प्रस्तावित करना है । प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची कैसे पुनरीक्षित मार्गदर्शन के अनुबद्ध को संतोषजनक है स्पष्ट करते हुए संक्षिप्त टिप्पणी का उल्लेख करना है ।	टाम्प मार्गदर्शन की धारा 4.2.2. का अनुपालन करने के लिए यथामूल्य घाटशुल्क दर को दूर किया है । ऐसे कार्गो के हस्तन की लागत पर पुनरीक्षित घाटशुल्क दर की प्रस्ताव की है ।
(ग)	टिम्बर के लिए वर्तमान घाटशुल्क दर को ' प्रति मेट्रिक टन' से ' प्रति कुबिक मीटर के आधार पर परिवर्तित करने के लिए लागू की गई परिवर्तन तत्व के साथ उसके संबंध में की गई गणना को भी स्पष्ट करना है ।	2005-06 तक के पिछले तीन दशकों के लिए सीओपीटी के टिम्बर यातायात ज़ीरो था । पोर्ट ने टीपीटी दर के समतुल्य दर के साथ प्रति भारतीय क्यू.मी. 34 रुपये के रियायती घाट शुल्क दर का कार्यान्वयन करके इस कार्गो को यहाँ आकर्षित करने के लिए कई प्रयास किए हैं इस रियायती दर ही आयातीत द्वारा आगे प्रस्तुत की मांग थी । प्रबन्धन ने कोचिन के माध्यम से

		प्रत्याशित टिम्बर यातायात के समग्र अध्ययन करने के बाद ही सहमति दी थी। इस रियायत के कार्यान्वयन के बाद टिम्बर यातायात में वृद्धि ही वृद्धि दर्शाई है। सीओपीटी द्वारा अधिक टिम्बर कार्गो यातायात को आकर्षित करने के लिए कार्यान्वित की गई व्यापार प्रोन्नति उपाय है।
(घ)	निर्धारित यथामूल्य आधार पर काफी, मोटर कार, ट्रक, ओलियोरेसिन, चाय एवं मसाले और प्रति मेट्रिक टन आधार पर सिन्थेटिक रेसिन के संबंध में निर्धारित वर्तमान दरमान के अलावा घाटशुल्क दर को छोड़ देने का कारण स्पष्ट कीजिए। गत तीन वर्षों में अर्थात् 2006-07 से 2008-09 तक तथा 2011-12 तक के अगले तीन वर्षों के हस्तन किए गए अनुमानित प्रत्येक कार्गो मदों के यातायात की सूचना दें।	(घ) एवं (ङ)। कार्गो यातायात तथा इन कार्गो के लिए इसकी आय तो अल्प है। 2006-07 से 2008-09 वर्ष के कार्गो यातायात के विस्तृत विवरण का उल्लेख किया है।
(ङ)	क्रम सं. 27 के 'उपर्युक्त स्पष्ट किए गए से और कोई मद' के लिए 0.28 % के वर्तमान यथामूल्य दर के खिलाफ प्रति टन के लिए 100 रुपये पर प्रस्तावित किए घाटशुल्क दर के आधार पर गत तीन वर्षों में इस कैटेगरी के अधीन कार्गो मदों के लिए प्रति टन की कमाई औसत राजस्व के संदर्भ पर समर्थन करें।	
(च)	कार्गो के लिए 300/- रुपये के प्रत्येक कार्गो टिकट/अधिक वाले बैगेज के लिए 40/-रुपये के घाटशुल्क दर लागू करने की परिस्थितियों का स्पष्टीकरण देना है। अधिक बैगेज/ कार्गो के लिए विशेष स्थान के संदर्भ पर एवं सभी यात्रियों के लिए न होकर क्यों दर प्रस्तावित किया गया। प्रस्तावित टिप्पणी व्यक्त करती है कि लक्षद्वीप प्रशासन को बताए गए प्रभार इकट्ठा करके कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को भेज देने का प्रबन्ध, पोर्ट एवं लक्षद्वीप प्रशासन के बीच में निपटाने का प्रशासनिक कार्य है। कृपया यह स्पष्ट करें कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन प्राप्त करनेवाले दरमान में क्यों इसे शामिल करना है।	यात्रियों द्वारा अपने व्यक्तिगत बैगेज से परे उनके द्वारा वहन करनेवाले अतिरिक्त बैगेज के लिए प्रभार है। लक्षद्वीप प्रशासन द्वारा सीओपीटी को भेज देनेवाले प्रभार के संबंध में मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित टिप्पणी को प्रस्तावित पुनरीक्षित दरमान से निकाल दी है।
(छ)	नोट संख्या.5- घाट शुल्क के मूल्य निर्धारण के आधार पर दस्तावेजों को सुधारने का कारण बता दीजिए।	निर्धारित दस्तावेजों में परिवर्तन ड्राफ्ट मोडल दरमान के आधार पर बना दिया है।
(ज)	नोट संख्या.6 (ख) और (ग) - कृपया बता दीजिए कि आयातीत कार्गो की सुपुर्दगी अन्दर्देशीय जल बार्जस के ज़रिए की जाती है तथा कार्गो/कन्टेयनों के परिवहन के लिए उपयोग करनेवाले मोटोर वाहनों का रोरो द्वारा या रोरो सिस्टम के अलावा हस्तन को घाट शुल्क की उगाही से छूट दी गई है।	बार्जस के ज़रिए आयातीत माल की सुपुर्दगी के लिए घाट शुल्क की वसूली नहीं करती क्योंकि माल के लिए घाट शुल्क उतारते समय अदा चुकी है। रोरो बार्जस के ज़रिए मोटोर वाहन को वहन करनेवाले कन्टेयनरों के लिए घाट शुल्क देने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि कन्टेनरर्स के ज़रिए नौभरण या सुपुर्दगी करते समय घाट शुल्क

		टर्मिनल में अदा की गई है ।
(झ)	क्रम सं.7 (iii), (iv), (v), (viii) एवं (x) में निर्धारित मदों के लिए उपलब्ध घाटशुल्क में दी गई छूट क्यों वापस ली ।	(झ) और (ज) । इन मदों के लिए दी गई छूट वापस लेने के कारण सभी मामलों में कार्गो के लिए वार्फ सुविधाओं का उपयोग किया जाता ।
(ज)	जहाज़ के भंडार, यात्रा के वक्त जहाज़ के उपभोग के उपबंध तथा वेसल के बंकर के लिए कोयला या तेल का उपभोग आदि संबंधी वर्तमान दर के नोट संख्या.10 में उपलब्ध 50% घाटशुल्क में रियायत वापस लेने का कारण बताइए ।	
(ट)	प्राधिकरण ने 2008 दिसंबर 31 के पत्र संख्या .टैप/84/2002-विविध में स्पष्ट किया था कि पोर्ट परिवहन घेड या यार्ड में रहनेवाले कार्गो के लिए ही विलंब शुल्क की आवश्यकता होती है इसलिए पोर्ट जल में दखल की हुई प्लावी बोडियों के लिए यह लागू नहीं होगा । इसलिए पोर्ट को सलाह दी कि कोई प्लावी यान /पोर्ट जल में स्थल प्राप्त होनेवाली सभी वस्तुओं के लिए टैरिफ उगाही लेने के लिए उचित प्रस्ताव रखने की सलाह दी ।	संशोधन किया गया और मद 2.3.3. (iii) के अधीन अन्य वेसलों के बर्थ भाड़ा शुल्क में शामिल किया गया ।
	कोचिन पोर्ट का प्रस्ताव- प्लावी जलयान / बोडियों के लिए विलंब शुल्क वसूल करने के प्रस्ताव का प्राधिकरण द्वारा प्रस्तुत उपदेश से मेल-मिलाप नहीं करते । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट से इसलिए बताया कि प्लावी यान/ पोर्ट के कोई भी पानी सामनेवाले क्षेत्र से संबंधित वस्तुओं के लिए बर्थ भाड़ा/ लंगर शुल्क (पाल नाव जैसे) आवेदन के दर संबंधी कोई शर्त है तो उसके साथ अलग प्रस्तुत करें ।	
(ii)	3.2.विलंब शुल्क - 3.2.1. मुक्त अवधि	
(क)	बचे हुए माल के लिए मुक्त समय कम करने तथा बहिष्कृत कार्गो (परिवहन के बिना निकाल दिया) के लिए वर्तमान दरमान के अनुसार 7/12 दिन से प्रस्तावित लवल 3 दिन तक के प्रस्ताव संबंधी विवरण दें । प्रस्तावित संशोधन के अनुसार प्राप्त अतिरिक्त आय संबंधी विवरण तीनों वर्षों 2009-10 से 2011-12 तक सूचित करें ।	पोर्ट आयातीत कार्गो के लिए 7 दिन और निर्यातीत कार्गो के लिए 12 दिन मुक्त समय दिया जाता है । बचे हुए कार्गो तथा बहिष्कृत कार्गो के लिए सामग्रियों को आयात या निर्यात के रूप में वर्गीकृत न किए जाने के कारण कम मुक्त अवधि का ही प्रस्ताव रखा है । इस प्रकार की आवृत्ति बहुत कम है, इसलिए वित्तीय विवक्षा बहुत कम है ।
(ख)	नोट सं. 1 (ख) कृपया यह स्पष्ट करें कि वर्तमान नोट सं.1(i) एवं प्रस्तावित नोट 1 (ख) जो आयातीत कार्गो के लिए	प्रस्तावित परिवर्तन स्पष्टता एवं प्रचालन सुविधा लाने के लिए योग्य है ।

	मुक्त समय की गिनती करने से संबंधितथा, संघात एक ही प्रकार है । यदि नहीं है तो इसको अलग रूप से लाया जाए ।	
(ग)	नोट सं. 1 (घ) वर्तमान नोट सं.1 (iii) पोत भंग के प्राप्त कर्ता द्वारा बचे हुए माल की अनुबद्ध अधिसूचना प्रस्तावित नोट से अलग है । स्पष्ट करें कि यह संगत कानूनी/प्रशासनिक उपबंध का कार्यपालन करते हुए है ।	प्रस्तावित परिवर्तन स्पष्टता एवं प्रचालन सुविधा लाने के लिए योग्य है ।
(iii)	3.2.2 विलंब शुल्क की अनुसूची	
(क)	कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा आकलित समग्र घाटे स्थिति की दृष्टि में तथा अधिक से अधिक मदों के लिए घाटशुल्क के अलावा प्रस्तावित 40% टैरिफ वृद्धि को मानते हुए घाटशुल्क में 89% से 92% कमी के प्रस्ताव को न्यायीकृत करें ।	(क) एवं (ख) । उच्च विलंब शुल्क से संबंधित विभिन्न व्यापार अधिवेशन में पोर्ट उपभोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत सुझाव के अनुसार उक्त कटौती की गई । इसके अलावा विलंब शुल्क राजस्व का मुख्य धारा नहीं है । मुक्त अवधि के बाद कार्गो रह जाने के कारण होनेवाला दंड मात्र होता है । उसी प्रकार नोटों का भी पुनर्गठन करना है ।
(ख)	वर्तमान दरमान के नोट संख्या 3 (i) के भीतर न आनेवाले कार्गो पर विलंब शुल्क की उगाही की अवधि स्पष्ट करता है उक्त नोट काट देने का कारण स्पष्ट करें ।	
(iv)	3.2.3. लाइसेंस आधार पर विशेष परिवहन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए शुल्क	
(क)	लाइसेंस आधार पर कार्गो भंडारण के लिए स्वीकृत टैरिफ प्रबन्धन सूचित करें ।	वर्तमान दरमान की मद सं. 6.2(i) से (vi) तक के अनुसार लाइसेंस आधार पर कार्गो के भंडारण के लिए वर्तमान टैरिफ की उगाही करता है ।
(ख)	मेजर पोर्टों के भूमि के पट्टे किराए/लाइसेंस शुल्क तय करने के लिए मेजर पोर्टों की भूमि तथा पानी प्रबन्धन पॉलिसी पर 2004 मार्च में जारी किए सरकारी मार्गदर्शन के अनुसार प्राधिकरण का शासन निर्भर है । स्थाई पट्टे/ अस्थाई पट्टे के आधार पर आबंटित भूमि के पट्टे किराए संबंधी विवरण संपदा किराए के अध्याय VI में सूचित है । लाइसेंस आधार पर विशेष परिवहन क्षेत्र के लिए भूमि देने का आधार संपदा से अलग कर दिया है जबकि इस अनुसूची के अधीन टैरिफ के आविष्कार के लिए प्रस्ताव रखा था । यह स्पष्ट नहीं है इसलिए इसका पूरा विवरण दें ।	इस मद के पुनर्वागीकरण ड्राफ्ट मोडल दरमान के अनुसार किया है । वार्फ क्षेत्र में संकुलन को दूर करने के लिए परिवहन क्षेत्र में स्लाबवार लाइसेंस शुल्क का प्रस्ताव रखा, साथ ही साथ इस प्रकार के क्षेत्र में कार्गो के अधिक समय रहने के अवसर दूर करें जो कि इस सुविधा के लिए अन्य उपभोक्ता प्रतीक्षा कर रहे हैं । इसके लिए वित्तीय विवक्षा उतना अधिक नहीं है । लाइसेंस आधार पर विशेष परिवहन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण का प्रस्तावित कार्य वार्फ के अन्दर या वार्फ के पास के क्षेत्र पर होगा ।
	संपदा अध्याय से कार्गो हस्तान अनुसूची के अधीन शिफ्ट करने के प्रस्तावित दर सरकारी मार्गदर्शन के अनुरूप है इसको स्पष्ट करें । और यह भी स्पष्ट करें कि अनुसूची के प्रस्तावित दर मार्च, 2004 के सरकारी	पोर्ट के विशेष परिवहन क्षेत्र के प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क विलंब शुल्क के बंदले में है और इसलिए कार्गो को आकर्षित करने का एक संवर्धन उपाय है । यह भी एक कारण होता है कि परिवहन क्षेत्र

	मार्गदर्शन के अनुरूप है कि नहीं । यदि नहीं तो स्लाबवार आधार पर आवरण किए/खुले भंडारण क्षेत्र के लिए प्रस्तावित भंडारण शुल्क का आधार क्या है । प्रस्तावित दर पर पहुँच जाने के लिए विस्तृत कार्यचालन प्रस्तुत करें ।	का प्रयोजनमूलक ढंग से उपयोग करें अन्यथा उपयोगशून्य रह जाएगा । इसलिए टेलिस्कोपिक स्लाब दर पर प्रस्तावित परिवहन क्षेत्र का लाईसेंसिंग यूनिफोम दर पर प्रस्तावित संपदा किराए से भिन्न है ।																																																								
(ग)	पिछले तीन वर्षों के दौरान के मेजर कार्गो मर्चों के औसत निवास समय तथा आगामी तीन वर्षों के प्रतीक्षित औसत निवास समय का वर्तमान टैरिफ दर तथा प्रस्तावित टैरिफ दर पर प्रस्तुत करें ।	विभिन्न कार्गो के 06-07 वर्ष से 08-09 वर्ष (वास्तविक) तक तथा 09-10 (आकलित) वर्षों के वर्तमान तथा प्रस्तावित दोनों टैरिफ नीचे दी जाती है : <div>(दिनों में)<table><tr><th>क्रम सं.</th><th>कार्गो</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>09-10</th><th>10-11</th><th>11-12</th></tr><tr><td></td><td></td><td>-</td><td>-</td><td>09</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td></td><td>07</td><td>08</td><td></td><td>10</td><td>11</td><td>12</td></tr><tr><td></td><td></td><td colspan="4">वास्तविक</td><td colspan="2">अनुमानित</td></tr><tr><td>1</td><td>ट्रे बल्क</td><td>30</td><td>17.5</td><td>17.5</td><td>17.5</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>ब्रेक बल्क</td><td>16</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>कन्टाइनर</td><td>7</td><td>7.5</td><td>7.5</td><td>7.5</td><td></td><td></td></tr></table></div>	क्रम सं.	कार्गो	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12			-	-	09	-	-	-			07	08		10	11	12			वास्तविक				अनुमानित		1	ट्रे बल्क	30	17.5	17.5	17.5			2	ब्रेक बल्क	16	15	15	15			3	कन्टाइनर	7	7.5	7.5	7.5		
क्रम सं.	कार्गो	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12																																																			
		-	-	09	-	-	-																																																			
		07	08		10	11	12																																																			
		वास्तविक				अनुमानित																																																				
1	ट्रे बल्क	30	17.5	17.5	17.5																																																					
2	ब्रेक बल्क	16	15	15	15																																																					
3	कन्टाइनर	7	7.5	7.5	7.5																																																					
(घ)	2004 मार्च की भूमि पालिसी सरकारी मार्गदर्शन के अनुसार , लाइसेंस की अधिक से अधिक अवधि 11 महीने की है इसकी शर्त के अनुसार लाइसेंस को पिछली अवधि के समाप्त होने पर भी नवीकृत किया जा सकें । तथापि, हर एक नवीकरण को नया लाइसेंस के रूप में माना जाएगा । प्रस्तावित अनुसूची लाइसेंस आबंटन की समय परिधि को सूचित नहीं करते । इसको स्पष्ट करें ।	परिवहन क्षेत्र का लाइसेंसिंग जो विलंब शुल्क के बदले टेलिस्कोपिक स्लाब पर प्रस्तावित किया था, यूनिफोम दर पर प्रस्तावित संपदा किराया से भिन्न है ।																																																								
(ङ)	लाइसेंस आधार पर निर्धारित परिवहन क्षेत्र के आबंटन वेसल परिवहन क्षेत्र के आबंटन वेसल-वार प्रस्तावित है । एम पी टी अधिनियम की धारा 60 एवं 61 में उपलब्ध उपबंध की दृष्टि में मेजर पोर्ट को कार्गो के निपटारे निर्धारित सीमा के परे दिया है । बता दीजिए कि कार्गो के रहने के लिए 60 दिन से परे दर को क्यों निर्धारित किया नहीं ।	निश्चित समय सीमा के परे कार्गो के निपटारा एम पी टी अधिनियम की धारा 60 एवं 61 के अनुसार उन्हीं कार्गो के लिए लागू होगा जो परिवहन क्षेत्र में बिना कार्गो मालिक या उनके एजेंट के बिना सुपुर्दगी के लिए आता है । यह उपबन्ध लाइसेंस आधार पर परिवहन क्षेत्र में पड़े हुए कार्गो के लिए नहीं लागू होगा क्योंकि कार्गो मालिक या उनके एजेंट द्वारा पहले ही निर्धारित अवधि के लिए भंडारण के लिए आवेदन दिया गया होगा ।																																																								
(च)	प्रस्तावित दरमान में पोर्ट उचित दंड उपबंध का प्रस्ताव रखा जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि लाइसेंस आधार पर आबंटित क्षेत्र (वेसल वार) का निश्चित समय में खाली कर दिया है ।	लाइसेंस आधार पर आबंटित परिवहन क्षेत्र में दंड उपबंध भी सम्मिलित किया है । टेलिस्कोपिक स्लाब दर पर लाइसेंस शुल्क का प्रस्ताव रखा है ।																																																								
(छ)	वेसल-वार, निश्चित परिवहन क्षेत्र के आबंटन का प्रस्ताव रखे जाने का कारण, पोर्ट को इसे ध्यान में रखना चाहिए कि प्रति महीने प्रति स्क्वयर मीटर के बदले प्रति हफ्ते प्रति स्क्वयर मीटर पर भंडारण शुल्क के उगाही के यूनिट का प्रस्ताव रखा जाए ।	कंटेनर पोर्ट के सामान्य कार्गो प्रोफाइल के अनुसार निवास समय ज्यादा है जो कि भंडारण की अवधि एक हफ्ता बहुत कम है ।																																																								
(ज)	प्रस्तावित शर्त के अनुसार कार्गो जो निर्धारित परिवहन क्षेत्र में हो जोखिम में है और मालिक तथा एजेंट का उत्तरदायित्व होगा कि मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के	लाइसेंस आधार पर निर्धारित परिवहन क्षेत्र में भंडारण किए कार्गो मालिक तथा एजेंटों के जोखिम तथा उत्तरदायित्व पर होगा क्योंकि परिवहन क्षेत्र का																																																								

	उपबंधों तथा नियम के समझौते स्थितियों से सारभूत हो ।	लाइसेंसिंग संबंधित मालिक या एजेंट्स पहले ही प्राप्त औपचारिक आवेदन के अनुसार होगा ।
(झ)	अनुसूची 1.2.के सामान्य नोट सं (viii) के अनुसार वसूल किए जानेवाले न्यूनतम शुल्क, कोई बिल/ आवेदन का 100/- रुपये होगा । ऐसा होने पर प्रति आबंटन के लिए 1000/- रुपये का न्यूनतम प्रभार वसूल करने के लिए इस अनुसूची में प्रस्तावित अलग नोट अत्यधिक है और काट किया जाए ।	हर एक आबंटन के लिए प्रस्तावित न्यूनतम शुल्क 1000/- रुपये है जो जो परिवहन क्षेत्र के लाइसेंसिंग के मामले में होता है । न्यूनतम शुल्क 1000/- रुपये को न्यूनतम आबंटित क्षेत्र 20 स्कयर मी. आच्छादित भंडारण और 25 स्कवयर मीटर खुले भंडारण परिवहन क्षेत्र पर बेस दर पर होगा । यह मान लीजिए कि विभिन्न पोर्ट उपभोक्ताओं को आबंटित करने के लिए उपर्युक्त निर्धारित से कम क्षेत्र प्रायोगिक नहीं है ।
(ञ)	आच्छादित जगह के लिए प्रति महीना प्रति स्क.मी. के लिए निर्धारित पारगमन क्षेत्र में माल के भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क 50 रुपये 30 दिनों तक खुले भंडारण के लिए प्रति महीना प्रति स्क. मी. के लिए 40 रुपये हैं । ठहराव 30 दिनों के पुरे होने पर माल भंडारण के लिए वृद्धित दर प्रस्तावित है । जब कि आच्छादित जगह के लिए प्रति महीना प्रति स्क.मी. के लिए संपदा किराया अध्याय में प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क 45 रुपये हैं और पारगमन क्षेत्र के अन्तर्गत निर्धारित क्षेत्र के अलावा खुले जगह के लिए प्रति महीना प्रति स्क.मी. के लिए 35 रुपये हैं । पारगमन क्षेत्र के अन्तर्गत निर्धारित क्षेत्र के अलावा खुले जगह के लिए प्रस्तावित अलग दर, सेवा में अन्तर/उपलब्ध सुविधाओं के संदर्भ में न्यायसंगत किया जाए ।	पारगमन क्षेत्र बार्फ परिसर के अन्दर /समीप में स्थित है और माल के लिए बार्फ सुविधाएं जैसे संरक्षा, सुरक्षा, अग्निशमन, प्रकाश आदि और कहीं भंडार किए गए माल की तुलना में मिल रहा है । इसके अलावा पारगमन क्षेत्र में माल का अधिक ठहराव निरुत्साहित करने के लिए पारगमन क्षेत्र में लाइसेंस शुल्क टेलिस्कोपिक स्लाब दरों पर प्रस्तावित है ।
(ट)	बार्फ से माल सीधे विल्लिंगडन आइलन्ड में पोर्ट क्षेत्र में ढेर लगाने के लिए मालिकों /एजेंटों को अनुमति देने के लिए पोर्ट को विवेकाधिकार देने से संबंधित नोट, अधिक पारदर्शी दृष्टिकोण बनाए रखने के लिए पारगमन क्षेत्र के अलावा ऐसे ढेर लगाये क्षेत्र में सीधे माल चलाने के लिए मालिकों या अन्य एजेंटों को इस परिस्थिति में अनुमति दी जाएगी, यह निर्धारित करके, संशोधित किए जाने की आवश्यकता है ।	सीमाशुल्क की अनुमति और पोर्ट औपचारिकताओं की पूर्ति के साथ बार्फ से बाहरी क्षेत्र में माल चलाने के लिए मालिकों या उनके एजेंटों को अधिकार है , यह तथ्य ध्यान में रखकर इस स्थिति के लिए प्रस्तावित की गई ।
(ठ)	उपभोक्ताओं पर प्रस्तावित टैरिफ का वित्तीय प्रभाव तैयार किया जाए ।	इस प्रस्तावित टैरिफ का वित्तीय प्रभाव अल्प होगा ।
(ड)	अब विशेष पारगमन क्षेत्र के रूप में नियत किए गए वही क्षेत्र के लिए वर्तमान टैरिफ स्तर पर भंडारण सुविधा से अर्जित राजस्व 2007-08 और 2008-09 वर्षों के लिए माल का औसतन ठहराव सूचित करके तैयार किया जाए । प्रस्तावित टैरिफ दर की तुलना में वर्तमान टैरिफ दर पर अर्जित किए जाने का राजस्व शुद्ध रूप से सूचित करके 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए प्रस्तावित दरों की राजस्व विपक्षा तैयार की जाए ।	उक्त भंडारण क्षेत्रों के लिए क्रमशः 2007-08 और 2008-09 वर्षों के लिए अर्जित राजस्व 2.47 करोड़ रुपये और 3.83 करोड़ रुपये थे । माल का निवास समय उपर्युक्त 5 (iv)(ग) में दिया हुआ है । टैरिफ के वर्तमान दर 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए राजस्व प्राकलन ऊपर सूचित के अनुसार ही प्रतीक्षित है । प्रस्तावित टैरिफ के संबंध

		में प्राकलन परिमाणनीय नहीं है, यह भिन्न हो जाए।
6.	अध्याय IV- पोर्ट उपकरण के लिए भाड़ा प्रभार	
(i)	माल हस्तन कार्यकलापों के लागत विवरण में उपकरण के भाड़े से संबद्ध सेवाएं भी शामिल हैं जो 2010-11 और 2011-12 वर्षों के दौरान 7% का औसतन अधिशेष दर्शाता है कि अनुसूची 4.1.1. से 4.1.4 और 4.5 में पोर्ट उपकरणों के लिए भाड़े में 40% वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण दीजिए।	सम्मिश्र बर्थ भाड़े में अर्थात् आयात के संबंध में जहाज़ से तट तक और निर्यात के संबंध में तट से जहाज़ तक प्रथम प्रचालन के लिए वार्फ उपकरणों का लागत भी शामिल है। इन उपकरणों के लिए अध्याय IV के अन्तर्गत प्रस्तावित प्रभार दूसरे और तदनुवर्ती प्रचालनों के लिए हैं। इन उपकरणों द्वारा दूसरे प्रचालन एक विरलता है और इससे उत्पन्न आय नगण्य है। इसके अलावा संलग्न पुनरीक्षित लागत विवरण 2009-10 से 2011-12 तक एक घाटा दर्शाता है।
(ii)	10 टनों से अधिक कार्यक्षमता होनेवाले लाइट ड्यूटी मोबाइल क्रेनों के लिए निर्धारित भाड़ा प्रभार अनुमानतः प्रस्तावित दरमानों से काट किया है। कृपया यह पुष्ट किया जाए कि, अगर यह लुप्त हो गया है और लागत विवरण में वसूल किए गए बिक्री मूल्य, यदि कोई है, का प्रभाव, मान्यता प्राप्त हो गया है तो ऐसी परिसंपत्तियों का लागत कुल ब्लोक से छोड़ दिया है।	पोर्ट में 10 टन कार्यक्षमता के ऊपर कोई लाइट ड्यूटी मोबाइल क्रेन नहीं था। यह निपटारा गया था और पिछले टैरिफ अवधि के पहले हिसाब किया था। यद्यपि दृष्टिचूक द्वारा दरमान में दर् दिखाया था। इसलिए यह काट किया गया।
(iii)	4.3. फ्लोटिंग क्रेन एवं ओयल स्किम्मर के लिए प्रभार	
(क)	ओयल स्किम्मर एम.वी. वेनाड के लिए नए प्रस्तावित दर संबंधी विस्तृत कार्यचालन दर दर्शाया जाए।	ओयल स्किम्मर वेनाड का उपयोग केवल पोर्ट के लिए ही है। पोर्ट के उपयोग न होने पर ही यह बाहरवालों को दिया जाता है। ऐसा अवसर विरल है। उपकरण बहुत पुराने होने से और जोखिम अधिक होने से बाहरी उपयोग के लिए हमने ऐसा दर प्रस्तावित किया।
(ख)	पहले सूचित प्रकार, फ्लोटिंग क्रेन, ओयल स्किम्मर के लिए दर कार्यक्षमता के आधार पर प्रस्तावित किया जाए। पिछले टैरिफ पुनरीक्षण के दौरान दिए गए सलाह के अनुसार उपकरणों के नामों के आधार पर दर न प्रस्तावित किया जाए।	उपकरणों के लिए भिन्न भिन्न कार्यक्षमताएं हैं और इसका उपयोग विभिन्न उद्देश्यों के लिए हैं। इसलिए कार्यक्षमता के आधार पर दर नहीं प्रस्तावित किया जा सकता।
(IV)	4.4. तोलन प्रभार	
(क)	तोलन स्केइल और तोलसुत के उपयोग के लिए वर्तमान प्रति टन दर प्रति वाहन दर के रूप में अर्थात् ट्रेलर, लोरी, एल सी वी आदि के लिए 20'/ 40' के रूप में प्रतिस्थापित किए जाने के	(क) से (ग) तक। अब पोर्ट द्वारा 60 टन कार्यक्षमता का कोई तोलसुत क प्रचालन नहीं कर रहा है। निकट भविष्य में इस सेवा से उत्पन्न किए जाने का प्रत्याशित आय के आधार पर दर प्रस्तावित किए हैं। विलिंगडन आइलैन्ड में निजी
	लिए प्रस्तावित किया। उपभोक्ताओं पर वर्तमान प्रति टन दर के आधार पर प्रस्तावित दर का वित्तीय प्रभार सूचित किया जाए	प्रचालकों द्वारा वसूल करनेवाले प्रभारों से तुलना करने पर प्रस्तावित दर बहुत कम है। इस स्तर में प्राकलित राजस्व परिमाणनीय नहीं है। यह एक अनुकूल क्रियात्मक कदम के रूप में देखा जाए।

(ख)	हर एक तरह के वाहनों के लिए प्रस्तावित दरों का आधार गणनाओं के साथ दिखाया जाए ।	
(ग)	तोलन प्रभार में प्रस्तावित संशोधन के आधार पर पोर्ट को प्रोदभूत होनेवाले अतिरिक्त राजस्व, 2009-10 से 2011-12 के हर एक वर्षों के लिए गणनाओं के साथ दर्शाया जाए ।	
(v)	टिप्पणी	
(क)	वर्तमान टिप्पणी जिसमें यह सूचित किया है कि पोर्ट परिधि के अन्दर उपकरणों का उपयोग सामान्य रूप से किया जाएगा, यह टिप्पणी संख्या.1 से काट किए जाने का प्रस्ताव है । प्रस्तावित संशोधन और टिप्पणी संख्या. 5 के आधार पर उपकरण के लिए उक्त दरों के 200% वसूल करने का प्रस्ताव में पोर्ट परिधि के बाहर उपयोग करने का उद्देश्य है तो कृपया यह स्पष्ट कीजिए कि पोर्ट परिधि के बाहर उपकरण भाड़े में देने के लिए धारा 42(1) के अन्तर्गत पोर्ट को अधिकार दिया है या नहीं ।	केवल आकस्मिकताओं के समय में ही बाहरी उपयोग के लिए इन उपकरणों का उपयोग किया जाएगा । ऐसी घटनाएं विरल ही हैं ।
(ख)	टिप्पणी संख्या.6 में निर्धारित वर्तमान शर्तें काट करने का कारण दिया जाए ।	यह एक अलग कार्यकलाप है जिसमें ऊँचे जोखिम और कुशल श्रम की आवश्यकता है, अब पोर्ट द्वारा बाहरवालों को ऐसी सेवा नहीं उपलब्ध कर रही है । इसलिए यह काट किया गया ।
7.	अध्याय V - कन्टाइनर संबद्ध प्रभार	
(i)	5.1.1. कन्टाइनरों के लिए घाटशुल्क	
(क)	हाउस स्टाफ एवं डीस्टर्फड कन्टाइनरों के लिए वर्तमान दरमान में निर्धारित घाटशुल्क दर काट किए जाने के लिए प्रस्तावित है । इसलिए यह दर्शाता है कि लदा हुआ कन्टाइनरों का घाटा शुल्क ऐसे श्रेणियों के कन्टाइनरों के लिए भी लागू होंगे । यह पुष्ट किया जाए कि हमारी धारणा शुद्ध है ।	आर जी सी टी में कन्टाइनरों का हस्तन (हाउस स्टाफ एवं डीस्टर्फड सहित) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नहीं आईजीटीपीएल द्वारा है । आपकी धारणा शुद्ध है ।
(ख)	टैरिफ कन्टाइनरों की खंड 5.7.3. के आधार पर खतरनाक कन्टाइनरों के हस्तन एवं भंडारण के लिए 25% तक का प्रीमियम है । खतरनाक/ विस्फोटक कन्टाइनरों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर सामान्य कन्टाइनरों के लिए दर से 50% अधिक प्रीमियम इस खंड में नहीं दर्शाया है । इस श्रेणी के कन्टाइनरों के लिए टैरिफ, टैरिफ मार्गदर्शनों के आधार पर संशोधित किया जाए ।	टैरिफ मार्गदर्शनों के खंड 5.73 के आधार पर खतरनाक एवं विस्फोटक माल के कन्टाइनरों के लिए घाटशुल्क संशोधित किया गया ।
(ii)	अध्याय V में प्रस्तावित कन्टाइनर संबद्ध प्रभार में विभिन्न तरह के कन्टाइनरों और अन्य संबद्ध सेवाओं के लिए प्रभार नहीं शामिल है । इस टैरिफ मान्यता साइकिल के दौरान आर जी सी टी का प्रचालन पोर्ट की ओर उलटने पर पोर्ट द्वारा कन्टाइनर हस्तन कार्यकलाप और अन्य संबद्ध सेवाओं के लिए प्रस्ताव किए जानेवाले प्रभार पर ध्यान दिया जाए ।	कोचिन पोर्ट ट्रस्ट कन्टाइनर हस्तन प्रचालन नहीं करना चाहता है ।
(iii)	5.1.2. कन्टाइनरों पर भू-किराया अनुसूची 4.2. के अन्तर्गत वर्तमान दरमानों में टिप्पणी निर्धारित है । प्रस्तावित दरमानों में कन्टाइनरों पर	प्रस्तावित दरमानों में कन्टाइनरों पर भू-किराए के लिए अनिवार्य शर्तें शामिल की गई हैं ।

	भू-किराया भी शामिल है। इस अनुसूची के अन्तर्गत प्रस्तावित दरमानों में वर्तमान शर्तें भी समायोजित किया जाए।	
(iv)	5.2.1 से 5.2.2, 5.3 से 5.5 तक सीएफएस में कन्टाइनर/माल संबद्ध प्रभारों के स्थिरीकरण के लिए जुलाई 2007 में पोर्ट द्वारा एक अलग प्रस्ताव रखा था जो प्राधिकरण द्वारा अलग रूप से प्रक्रिया की गई। उक्त प्रस्ताव से संबद्ध प्रश्नों पर अलग रूप से ध्यान दिया जाएगा, इसलिए यहाँ शामिल नहीं किया है।	स्थिति नोट की गई।
8.	अध्याय- VI विविध प्रभार	
(i)	6.2. पोर्ट अग्नियुपकरण के लिए प्रभार	
(क)	फायर टैंडर या फायर पम्प के उपयोग के लिए प्रभारों में 350/- रुपये से 8000/- रुपये तक प्रति घंटे या उसके एक भाग के लिए होने का कारण, उपलब्ध सेवा लागत में वृद्धि और अतिरिक्त सेवा में वृद्धि, यदि कोई है तो, के आधार पर न्यायसंगत किया जाए।	फायर टैंडर/ पम्प के लिए दर कुल लागत और समय जोखिम के आधार पर प्रस्तावित है।
(ख)	अग्नि निविदा/ अग्नि पम्प के किराए भाड़े के अतिरिक्त अलग रूप से उपभोज्य के लागत को जोड़ देने के प्रस्ताव रखने का कारण बताइए। अग्नि निविदा/ अग्नि पम्प के प्रस्तावित भाड़े प्रभार उपभोज्य के लागत में शामिल किया नहीं। इसकी पुष्टि करें और दिखाएं।	मामला से मामले के आधार पर उपभोज्य की लागत में भिन्नता होगी। इसके संबंध में पूर्वानुमान संभव नहीं है इसलिए अलग रूप से प्रस्ताव रखा।
(ii)	6.3. टैंकरों द्वारा लाइसेंस प्राप्त एजन्सियों के ज़रिए वेसलों के लिए पानी की सप्लाई	
(क)	क्या अनुसूची में प्रस्तावित टैरिफ का टैरिफ मार्गदर्शन के उपबंध 7.2. से निकाल गया है। इसके संबंध में पोर्ट स्पष्ट करें।	अच्छे पानी की सप्लाई में कमी होने के कारण पोर्ट उपभोक्ताओं की मांग की पूर्ति न कर सकते। उपभोक्ताओं द्वारा टैंकरों के ज़रिए निजी सप्लायरों के साथ सीधे प्रबन्धन की जाती है। पोर्ट केवल टैंकरों को पोर्ट क्षेत्र में उपभोक्ताओं की मांग के अनुसार प्रवेश करने की अनुमति दी जाती है। यह केवल अनुमति शुल्क ही होता है।
(ख)	यह स्पष्ट करें कि प्रस्तावित दर वेसलों के लिए पानी की सप्लाई के लिए है या वेसलों को पानी की सप्लाई के लिए टैंकरों के लिए अनुमति की गई लाइसेंस शुल्क है। यदि प्रस्तावित दर टैंकर के लिए लाइसेंस शुल्क है तो स्पष्ट करें कि टैरिफ मार्गदर्शन की खंड 7.2 के अनुसार पानी सप्लाई के दर को नियमित करने का प्रस्ताव क्यों नहीं रखता। पहले बताए गए अनुसार टैरिफ मार्गदर्शन के उक्त खंड के शर्त पर पोर्ट कार्रवाई ली जाए।	यह केवल टैंकर के लिए प्रस्तावित प्रवेश शुल्क होता है। वेसलों में टैंकर द्वारा अच्छे पानी की सप्लाई नियमित कार्य नहीं है। यह केवल वेसलों द्वारा अच्छे पानी की मांग करते समय ही किया जाता है। इसलिए इस प्रकार का कार्य मार्गदर्शन के खंड 7.2 में नहीं आता।
(ग)	अनुसूची में प्रस्तावित दर वेसलों को पानी की सप्लाई के लिए प्राधिकृत एजन्सियों द्वारा प्रस्तावित सेवा के प्रसंग में है तो, इस प्रकार के प्राधिकृत सेवावालों द्वारा पिछले दो वर्षों में याने 2007-08 तथा 08-09 वर्षों में पानी की	प्रबन्धन, वेसल एजेंट तथा टैंकर प्रचालक के बीच में है, इसलिए पोर्ट में इससे संबंधित कोई डाटा उपलब्ध नहीं है।

	प्राप्ति के लिए वास्तविक लागत तथा अन्य संबंधित लागत का विवरण प्रस्तुत करें ताकि वेसल के लिए पानी की सप्लाई का प्रस्तावित दर का न्यायसंगत करें ।	
(घ)	प्रस्तावित दर प्रति टैंकर 200/- रुपये को न्यायीकृत करने के लिए सेवा संबंधी लागत की गणना का विस्तृत विवरण दें ।	प्रस्तावित दर में केवल नाममात्र शुल्क ही है ।
(ङ)	‘प्रति टैंकर’ आधार पर उगाही का यूनिट प्रस्तावित है तथा उपभोग के आधार पर नहीं याने ‘प्रति 1000 लिटर आधार पर’, इसका कारण बताइए ।	प्रस्तावित दर टैंकर के लिए अनुमति शुल्क के रूप में है ।
(iii)	6.4. प्राधिकृत आगन्तुकों को वार्फ प्रवेश परमिट की ज़रूरी के लिए प्रभार	
(क)	उपभोक्ताओं के इस श्रेणी को प्रस्तावित 200/0 रुपये शुल्क पर बयोमेट्रिक कार्ड जारी करता है - स्पष्ट करें ।	(क) एवं (ख) । इस मद के अधीन एक विस्तृत संशोधित प्रस्ताव शामिल किया है ।
(ख)	प्रवेश परमिट के नवीकरण के लिए खासकर कोई शर्त नहीं है । इसका मतलब प्रति बयोमेट्रिक कार्ड के लिए प्रस्तावित शुल्क 200/- रुपये हर एक समय उसकी कालावधि समाप्त होने पर वसूल किया जाता है । इसके संबंध में प्रस्तावित दरमान में की गई व्यवस्था स्पष्ट करें ।	
(iv)	6.5. क्रूइस वेसलों में अन्तर्राष्ट्रीय यात्रियों के लिए आरोहण और अवरोहण शुल्क	
(क)	यात्रियों के आरोहण/ अवरोहण के लिए प्रस्तावित दर प्राप्त करने का आधार बताइए ।	(क) और (ख) । प्रस्तावित दर वार्फ क्षेत्र के उपयोग के लिए अन्तर्राष्ट्रीय यात्रियों द्वारा क्रूइस वेसल से प्राप्त परिवहन शुल्क ही होता है जो अस्थायी अवतरण तथा चढ़ने की उद्देश्य के लिए हो । आकलित आय का आधार वेसल से आरोहित/ अवरोहित यात्रियों की संख्या के अनुसार होगा ।
(ख)	2007-08 से 2009-10 वर्ष के लिए प्रस्तावित टैरिफ स्तर प्राप्त करने से अतिरिक्त आय संबंधी विवरण दें ।	
(v)	6.6. पोर्ट परिसर से पाइप लाइन/केबिल लगाने के लिए किराए का मार्गाधिकार/ लाइसेंस शुल्क	
	पहले बताए गए के अनुसार पट्टे किराए तय करने के लिए सरकार द्वारा 2004 मार्च में जारी किए मार्गदर्शन पर प्राधिकरण द्वारा किया जाता है । प्राधिकरण ने विभिन्न आदेश में स्पष्ट किया था कि किराए का मार्गाधिकार शुल्क का निर्धारण मेजर पोर्ट ट्रस्ट के भूमि के लिए लागू पट्टे किराए के समतुल्य होना चाहिए । इस संदर्भ में पोर्ट से बताया गया कि टीवी तथा टेलिफोन प्रभार के उगाही का प्रस्ताव 2004 की भूमि पॉलिसी के अनुपालन के साथ है, इसकी पुष्टि करें । कोचिन पोर्ट ने इसके संबंध में स्पष्टीकरण नहीं दिया है । कोचिन पोर्ट से आगे बताया कि किराए	पोर्ट ने बताया कि एक विस्तृत उत्तर प्रस्तुत किया है लेकिन प्रश्न का उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।

	मार्गाधिकार/लाइसेंस शुल्क मार्च 2004 में सरकार द्वारा जारी किए निर्धारित अनुसूची के अनुसार है, इसकी पुष्टि करना है।	
(vi)	6.9. विज्ञापन पट्टि स्थापित करने के लिए भाड़ा	
(क)	विज्ञापन पट्टि स्थापित करने के लिए 78% से 257% वृद्धि करने के संबंध में सेवा लागत की वृद्धि के संदर्भ में न्यायीकृत करें।	(क) और (ख)। प्रस्तावित वृद्धि का आधार आवधिक फील्ड सर्वेक्षण और पोर्ट द्वारा प्राप्त पर्यवेक्षण लागत के अनुसार होता है।
(ख)	उक्त विज्ञापन पट्टि की स्थापना के लिए प्रतिभूति जमा को वर्तमान स्थायी राशि 2500/- रुपये से एक वर्ष प्रभार के रूप में वृद्धि करने का कारण बताइए।	
(vii)	6.10 यात्री लाँच	
(क)	प्रस्तावित टैरिफ शुरू करने के लिए पोर्ट की अपेक्षित परिस्थिति की व्याख्या दीजिए।	(क) और (घ)। पोर्ट द्वारा बनाए रखे चानलों में यात्री लाँच परत रहे हैं। ऐसे चानलों के रख रखाव के लिए पोर्ट द्वारा बड़े पूँजी निक्षेप तथा आवर्ती लागत खर्च किया गया। इसलिए प्रस्तावित प्रभार एक अंकित उपभोक्ता शुल्क है।
(ख)	प्रस्तावित टैरिफ के लिए पोर्ट द्वारा की गई सेवाएं सूचित की जाए।	
(ग)	सेवा उपलब्ध करने के लिए लागत की गणना के साथ प्रति दिन प्रति लाँच के लिए 2000/- रुपये का प्रस्तावित दर का आधार दिया जाए।	
(घ)	पोर्ट में यात्री लाँच सेवा करनेवाले कोई विशेष उपभोक्ता/उपभोक्ता असोसियेशन जिन्हें इस टैरिफ मद पर परामर्श किया जाना है, सूचित किया जाए।	
(viii)	6.11. वी सी एन रद्द करने के लिए दंड प्रभार	वी सी एन रद्द करने के लिए पोर्ट में पहुँचनेवाले संपूर्ण बर्थिंग योजना पोर्ट द्वारा पुनर्नियत करना है। इसलिए यह संभव निरुत्साहित करने के लिए एक दंड खंड के रूप में उक्त दर प्रस्तावित किया।
	प्रति वी सी एन रद्द करने के लिए 500/- रुपये का प्रस्तावित दर पहुँचने का आधार स्पष्ट कीजिए।	
(ix)	6.13 पोर्ट बंकों के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क	
(क)	भिन्न आकार के पुराने और नए बंकों के लिए वर्तमान दरमानों में अलग दर निर्धारित है। प्रस्तावित दरमानों में पुराने और नए बंकों के बीच में ऐसा विभेद दूर करने के लिए कारण दीजिए।	प्रस्तावित दर, टैरिफ युक्तिसंगत, मानक और एकरूप बनाने के लिए है। पूछताछ में सूचित विषय माननीय उच्च न्यायालय केरल द्वारा पदच्युत किया गया।
(ख)	वर्तमान दरमान में एक ही आकार के पुराने/नए बंकों के लिए भिन्न भिन्न दर निर्धारित है, यह तथ्य ध्यान में रखकर 2.5 मी X 1.5. मी. के पोर्ट बंकों के लिए लाइसेंस शुल्क प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट कीजिए।	
(ग)	पिछले टैरिफ आदेश के दौरान कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने सूचित किया कि 3.0 मी. X 2.5 मी. के पोर्ट के पुराने बंकों के देय के लिए लाइसेंस शुल्क, माननीय उच्च न्यायालय, केरल में मुकद्दमा के अन्तर्गत था और यह विषय विलंबित है। इसके संबन्ध में न्यायालय मामले की हैसियत सूचित की जाए।	

(X)	6.14. घाट, बंगसार के लिए लाइसेंस शुल्क	
(क)	वर्तमान दरमान में घाट, बंगसार और बोटपेन के लिए दो अलग लाइसेंस शुल्क निर्धारित है। इन दोनों मदों को सम्मिलित करके एक एकरूप दर प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट कीजिए।	घाट, बंगसार और बोटपेन का उपयोग वही है। दरमान के मानकीकरण और सरलीकरण के एक भाग के रूप में मदें सम्मिलित किए गए हैं।
(ख)	प्रति वर्ष प्रति यूनिट के लिए वर्तमान 800/- रुपये / 335 से 7500 रुपये तक घाटों, बंगसारों और बोटपेन के लिए लाइसेंस शुल्क में प्रस्तावित सारभूत वृद्धि उपलब्ध सेवा लागत की वृद्धि के आधार पर न्यायसंगत किया जाए। इसी प्रकार स्लिपवे तथा निरीक्षण शुल्क में प्रस्तावित सारभूत वृद्धि भी न्यायसंगत कीजिए।	जलयानों के निर्बाध प्रवाह सुनिश्चित करने के लिए चानलों की रख रखाव के लिए पोर्ट ने पूंजी तथा ड्रेडजिंग अनुरक्षण के लिए तथा अन्य व्यय जैसे समुद्री संरक्षण के लिए बड़ा रकम खर्च किया है। ड्रेडज किए गए चानलों में निजी पार्टियों द्वारा घाट, बंगसार और बोटपेन का निर्माण कर रहा है। प्रस्तावित दर चानलों के उपभोक्ता शुल्क के बदले है।
(ग)	पिछले सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव पर विचार करते समय पोर्ट ने प्रस्तुत किया कि लाइसेंस शुल्क भारत सरकार द्वारा जारी किए भू-पॉलिसी मार्गदर्शनों के आधार पर नहीं प्रबन्ध किया है। इसके आधार पर दर में 2% वार्षिक वृद्धि से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी काट की जाए जो कि केवल लाइसेंस शुल्क में वार्षिक बढ़ती खंड, केवल सरकार द्वारा जारी किए गए भू-पॉलिसी मार्गदर्शनों द्वारा प्रबन्ध किए लाइसेंस शुल्क/ पट्टा किराए के संबंध में ही, सुसंगत है।	पुनरीक्षित प्रस्तावित दरमान में अनिवार्य संशोधन किया है।
(xi)	6.16 - टोल प्रभार प्राइम मूवेर्स तथा चासिस, क्रेनों, पे लोडर्स, जो प्रस्तावित दरमान में नई प्रविष्टियाँ हैं, के लिए टोल प्रभार प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट कीजिए।	पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उपभोक्ता शुल्क के रूप में टोल प्रभार संग्रहित किया जाता है। वाहनों के निर्बाध और सुरक्षित प्रवाह के लिए बड़े निक्षेप खर्च करने के बाद पोर्ट द्वारा समय समय पर विल्लिंगडन आइलैंड में सड़कों का अनुरक्षण किया जाता है। वाहन की कार्यक्षमता के आधार पर इन सड़कों का उपयोग करनेवाले वाहनों से लागत वसूल किया जाना है। इसलिए भिन्न भिन्न श्रेणी के वाहनों के लिए भिन्न टैरिफ प्रस्तावित किया गया।
9.	अध्याय VII - संपदा किराया संपदा किराए के पुनरीक्षण के लिए एक अलग प्रस्ताव पोर्ट ने फाइल किया। दिनांक 8 मई 2008 के पत्र सं. टैप/33/2007-सीओपीटी द्वारा पोर्ट की यह सलाह दिया था कि सरकारी मार्गदर्शनों पर निर्धारित विभिन्न विकल्पों के अन्तर्गत अपनी बाजारी मूल्यों का पुनर्निर्धारण किया जाए और अधिक सुविधाजनक मूल्यांकन	दिनांक 8-3-2004 के मेजर पोर्ट ट्रस्टों के भू-पॉलिसी के आधार पर टाम्प को पोर्ट द्वारा संपदा किराए के पुनरीक्षण के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। टाम्प ने यह प्रस्ताव वापस दिया और पोर्ट द्वारा भू-पॉलिसी मार्गदर्शन में निर्धारित विभिन्न विकल्पों के अन्तर्गत बाजारी मूल्यों का पुनर्निर्धारण के बाद एक नए प्रस्ताव प्रस्तुत करके मूल्यांकन के आधार पर संपदा किराया प्राप्त करने की सलाह दी।
	के आधार पर पट्टा किराया प्राप्त किया जाए। उक्त पत्र में मांगी गई अनिवार्य सूचना देने के लिए पोर्ट को	पॉलिसी में दिए गए विभिन्न विकल्पों के आधार पर बाजारी मूल्य प्राप्त करने के लिए पोर्ट ने कई कदम

<p>सलाह दी थी, संपदा किराए के पुनरीक्षण के लिए सीपीटी के प्रस्ताव पर विचार करते समय इसपर ध्यान दिया जाएगा। पट्टा किराए के पुनरीक्षण के लिए सीपीटी द्वारा फाइल किए गए प्रस्ताव सरकारी मार्गदर्शन के अनुसार अलग रूप से मान लिया जाएगा और यह सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव का एक भाग नहीं होगा।</p>	<p>उठाए। पॉलिसी की अनिवार्यता के अनुसार केरल राज्य सरकार का तत्काल संगणक नहीं प्रकाशित किया है। पिछले तीन वर्षों के लिए पोर्ट दृश्यलेख में भूमि का पंजीकृत मूल्य राजस्व प्रभागीय कार्यालय, कोचिन, केरल द्वारा प्रकाशन नहीं किया। पोर्ट भूमि की निविदा के लिए समय समय पर पोर्ट ने परिश्रम किया लेकिन इसका प्रत्युत्तर बुरा था।</p> <p>इसलिए पोर्ट ने एक अनुमोदित मूल्यांकक को नियुक्त किया। एक प्रबल परीक्षण के बाद अनुमोदित मूल्यांकक ने पुतुवाइपिन, वल्लारपाडम, बोलगाटी आदि भूमि का बाजारी मूल्य के लिए एक तदर्थ रिपोर्ट प्रस्तुत की। इस रिपोर्ट के आधार पर पोर्ट ने इन क्षेत्रों के लिए 17 अगस्त 2009 को एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया। पूरे पोर्ट भूमि के लिए एक अंतिम प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए मूल्यांकक ने समय की बढ़ावा के लिए अनुरोध किया। इसलिए दि. 4 जून 2007 के हमारे पत्र द्वारा संपदा किराया के लिए प्रस्तुत मूल प्रस्ताव अनुमोदित करने का अनुरोध किया गया।</p> <p>अब वर्तमान दरमानों के अनुसार वार्षिक बढ़तियाँ सहित पट्टा किराया पोर्ट द्वारा वसूल कर रहा है। 31 मार्च 2010 तक वही किराया जारी रखने के लिए पोर्ट को अनुमति दी जाए। इसके बीच में मूल्यांकक के अंतिम रिपोर्ट के आधार पर पोर्ट द्वारा नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

8.1. इसके बाद 11 दिसंबर 2009 के ई-मेल द्वारा सीपीटी ने मूल्यहास और प्रबन्धन तथा प्रबन्धन और सामान्य उपरि के आधार पर लागत विवरण शुद्ध किया है और पुनरीक्षित लागत विवरण, मुख्य कार्यकलापवार/उप-कार्यकलापवार लागत विवरण और समाधान विवरण तैयार किया।

8.2. संक्षेप में लागत विवरण में सीपीटी द्वारा बनाए गए संशोधन निम्न प्रकार है :

- (i) 2008-09 के वास्तविक आंकड़े के आधार पर 2008-09 वर्षों के यातायात, आय, व्यय और कार्यरत पूँजी अद्यतन किया है। 2009-10 से 2011-12 तक के अनुवर्ती वर्षों का प्राकलन भी संशोधित किया है।
- (ii) मूल प्रस्ताव में प्राकलित 14.28 मिलियन टन और 14.30 मिलियन टन के विरुद्ध पुनरीक्षित लागत विवरण में 2010-11 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए यातायात 15.70 मिलियन टन और 15.76 मिलियन टन के रूप में प्राकलित किया है।

- (iii) वर्तमान टैरिफ पर सी पी टी द्वारा प्रस्तुत पुनरीक्षित लागत विवरण में प्रतिबिंबित अधिशेष/घाटा स्थिति निम्न प्रकार है:

क्रम सं	कार्यकलाप/ उप-कार्यकलाप	अधिशेष/घाटा 2009-10		अधिशेष/घाटा 2010-11		अधिशेष/घाटा 2011-12	
		(रू.लाखों में)	आय का %	(रू.लाखों में)	आय का %	(रू.लाखों में)	आय का %
1	समग्र पोर्ट	-13938	-68.68%	-24871	-131.36%	-25422	-132.22%
2.	माल हस्तन कार्यकलाप*	-640	-8%	-322	-4%	-322	4%
	(i) कोयला और अन्य	-1397	-54%	-1704	-68%	-1783	-71%
	(ii) पी ओ एल	970	20%	1619	39%	1719	41%
	(iii) उर्वरक	-214	-43%	-237	-48%	-258	-52%
3.	जलयान संबद्ध कार्यकलाप*	-12265	-156%	-21754	-261%	-22069	-256%
	(i) पोर्ट देय	-1455	-112%	-4981	-346%	-5007	-335%
	(ii) कन्हारी शुल्क	-4414	-126%	-4855	-116%	-4814	-111%
	(iii) घाट भाड़ा	-4829	-386%	-8803	-699%	-8932	-683%
4.	संपदा	-1032	-22%	-2794	-82%	-3031	-89%

(* जलयान संबद्ध कार्यकलाप के अन्तर्गत हर एक कार्यकलापों का समग्र कुल, मुख्य जलयान संबद्ध कार्यकलाप में प्राकलित अंकों से मेल मिलाप नहीं रखता है।)

8.3. मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरमानों की तुलना में पुनरीक्षित प्रस्तावित दरमान में सीपीटी द्वारा बनाए गए कुछ मुख्य संशोधन नीचे संक्षिप्त रूप में दिया है :

- (i) अन्तर्राष्ट्रीय यानान्तरण टर्मिनल में कन्टाइनर जलयानों के लिए एस बी एम और एस टी एम में हस्तन किए जाने का क्रूड ऑयल टैंकर के लिए अलग पोर्ट देय प्रस्तावित किए गए है।
- (ii) उसी प्रकार, आई सी टी टी के कन्टेनर जलयान, आर जी सी टी के कन्टाइनर जलयान और अन्य जलयानों और एस बी एम और एस टी एस में हस्तन किए जाने के जलयानों के लिए कन्हारी शुल्क, शिफ्टिंग प्रभार और घाट भाड़ा अलग रूप से प्रस्तावित किए है।
- (iii) पोर्ट ने एस बी एम में हस्तन किए गए वास्तविक यातायात सूचित किया है और कन्हारी शुल्क तथा पुल बॉक सेवा के लिए पुनरीक्षित दर तैयार करने के लिए प्रस्तुत लागत विवरण में, नीचे के अनुसार बीपीसीएल - के आर एल द्वारा दिए गए प्राकलित जलयान के यातायात और जी आर टी प्रस्तुत किया जाता है।

क्रम सं	विवरण	वास्तविक आंकड़े		प्राकलन		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
क.	जलयान यातायात(संख्या)					
	(i) तटीय	7	36	44	44	44
	(ii) विदेशी	17	45	34	40	40
	कुल	24	81	78	84	84

ख.	आकार (जी आर टी)					
	(i) तटीय	278908	1420358	1628000	1628000	1628000
	(ii) विदेशी	1270125	3896898	3510000	4535000	4535000
	कुल	1549033	5317256	5138000	6163000	6163000
ग.	पुल बॉक प्रचालन(घंटे)					
	(i) तटीय	189	1029	1179	1179	1179
	(ii) विदेशी	719	1720	1549	2002	2002
	कुल	908	2749	2749	3181	3181

एसबीएम प्रचालन के लिए प्रस्तावित पुलबॉक प्रभार को यूएस \$ 601.25 में विदेशगामी वेसलों के लिए संशोधित किया जबकि मूल प्रस्ताव में प्रति टन घंटे या उसके भाग के रूप में यूएस \$560.25 था । प्रचालन के लागत के आधार पर एस बी एम के लिए कन्हारी शुल्क यूएस \$0.302 प्रति जी आर टी पर विदेशगामी वेसलों के लिए था जो 60000 जी आर टी से ऊपरवाले वेसलों के लिए प्रस्तावित था । पिछले दो स्लाबों के लिए प्राप्त मूल दर यूएस \$0.302 का पोर्ट द्वारा वृद्धि की ।

(iv) पोर्ट ड्रेडजिंग के अलावा ड्रेडजर के लिए प्रस्तावित कन्हारी शुल्क प्रति 8 घंटे के लिए 11200 रुपये हैं जबकि मूल प्रस्ताव में पोर्ट द्वारा प्रस्तावित दर प्रति 8 घंटे 12000 रुपये हैं ।

(v) प्राधिकृत दर्शकों को दी हुई वार्फ प्रवेश परमिट के शुल्क संबंधी अनुसूची में परिवर्तन लाया गया । 2010 जनवरी 20 के पत्र के तहत इसको प्रस्तुत किया गया । प्रस्तावित नए दर के संदर्भ में पोर्ट उपभोक्ताओं के साथ 22 दिसंबर 2009 को संपन्न बैठक का कार्यवृत्त भी भेज दिया गया । यह बताया गया कि नए सिस्टम के साथ अधिक से अधिक उपभोक्ताओं ने सहमत की और प्रस्तावित दर के बारे में कुछ उपभोक्ताओं ने महसूस किया कि 300 रुपये वार्षिक शुल्क बहुत ज्यादा है । बैठक में पोर्ट ने स्पष्टीकरण दिया कि प्रस्तावित दर उचित है तथा न्यूनतम है जबकि सुरक्षा आवश्यकताओं के लिए बहुत बड़ी रकम खर्च करती है । पोर्ट उपभोक्ताओं के प्रतिनिधियों ने अनुरोध किया कि नए सिस्टम का कार्यान्वयन एक से अधिक महीने के लिए याने 1 फरवरी 2010 तक स्थगित करें क्योंकि चालू पास की मान्यता के विस्तार समय हो जाए । वार्फ प्रवेश पत्र की मान्यता 31 दिसंबर 2009 तक होने के कारण पोर्ट मार्गदर्शन के खंड 2.17 का अनुपालन करें । इसके अनुसार दर की वसूली मूल्यानुसार आधार पर 1 फरवरी 2010 से टाप्प के अनुमोदन को निर्लंबित करते हुए करना है ।

9. कोचिन पोर्ट ने 21 दिसंबर 2009 के ई-मेल संदेश में सूचित किया था कि पिछले टैरिफ आदेश के आकलन तथा 2007-08 तथा 2008-09 के वास्तव में हुई भिन्नता का मुख्य कारण, जिसका सारांश निम्न प्रकार है :

(i) अंतिम टैरिफ संशोधन में 2007-08 तथा 2008-09 वर्ष के आकलन तैयार करते समय 2006-07 वर्ष के आंकड़े में पाँच प्रतिशत वृद्धि मान ली । इसके अलावा तटीय श्रम की लागत तथा तटीय क्रेन की लागत को कार्गो हस्तन कार्य में शामिल किया गया । लेकिन 2007-08 तथा 2008-09 के वास्तविक आंकड़े में इन लागतों को बर्थ भाड़ा प्रभार में आबंटित किया ।

- (ii) पिछले टैरिफ संशोधन में 2007-08 तथा 2008-09 वर्षों के अनुरक्षण ड्रेडजिंग के अनुमानित लागत क्रमशः 3805 लाख रुपये तथा 3957 लाख रुपये थे तथापि वास्तविक लागत क्रमशः 4418 लाख रुपये तथा 5058 लाख रुपये तक वृद्धि की ।
- (iii) वेतन व मजदूरी में 2007-08 तथा 2008-09 वर्ष में वृद्धि दिखाई जिसका कारण महंगाई भत्ते में 50% विलयन, बीडीए में आवधिक वृद्धि तथा 2007-08 के चालू वेतन संशोधन करार उपबंध आदि है ।
- (iv) जीएचडी नेहरू शताब्दी के अनुमानित लागत 5 करोड़ रुपये था जो 2007-08 वर्ष में 8.57 करोड़ रुपये तथा 2008-09 वर्ष में 7.31 करोड़ रुपये की वृद्धि हुई ।
- (v) 2007-08 तथा 2008-09 के आकलन में एस बी एम प्रचालन के लिए टग के भाड़ा प्रभार को शामिल नहीं किया है क्योंकि इसके बारे में ध्यान नहीं दिया था । वास्तविक आंकड़े में 2007-08 तथा 2008-09 वर्षों के टग की भाड़ा तथा इंधन का खर्च भी शामिल किया था, जो क्रमशः 61 करोड़ तथा 12 करोड़ रुपये था ।
- (vi) 2007-08 तथा 2008-09 वर्षों के संपदा किराए आकलन में वैद्युति खर्च तथा प्रशासन खर्च तथा सामान्य खर्च शामिल नहीं किया । संपदा किराए के वास्तविक आंकड़े में क्रमशः 13.70 करोड़ रुपये तथा 16.83 करोड़ रुपये शामिल है ।
- (vii) उसके बाद 13 जनवरी 2010 के ई-मेल द्वारा कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने 2007-08 और 2008-09 वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़े की तुलना में प्राकलनों के लिए निम्न कारण दर्शाए गए :
- (क) 3 दिसंबर 2007 को एस पी एम की कमीशनिंग के कारण प्रति टन के लिए घाट भाड़ा दर 65/- रुपये से 25/- रुपये तक कम होने के कारण आय में कमी हुई ।

वर्ष	मात्रा (टन)	दर में अन्तर (रु)	रकम लाखों में (रु.)
2007-08	2325000	40	930.00
2008-09	7276000	40	2910.40

(ख) 2007-08 तथा 2008-09 के लिए प्राकलित कुल ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत और वेतन तथा वास्तविक रूप में खर्च निम्न प्रकार है :-

विवरण	प्राकलन		वास्तविक		वृद्धि	
	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
1. ड्रेडजिंग अनुरक्षण	2496	2596	4418	5058	1922	2462
2. वेतन	7227	7118	8316	8023	1089	905

10.1. दिनांक 21 दिसंबर 2009 के पत्र द्वारा, सीपीटी ने दिनांक 30 अक्टूबर 2009 के पत्र द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित दरमानों के अध्याय 6 के मद सं. 9 में प्रस्तावित नष्ट के अवसर पर इल्लिकेट बयोमेट्रिक कार्ड देने के लिए शुल्क प्रति व्यक्ति के लिए 300/- रुपये से 1000/- रुपये में संशोधित करने के लिए अनुरोध किया ।

10.2. दिनांक 8 जनवरी 2010 के पत्र द्वारा सीपीटी ने अनुरोध किया कि विदेशी जलयानों से पोतारोहण और गैर पोतारोहण यात्रियों के लिए मूल प्रस्ताव में प्रति व्यक्ति के लिए प्रस्तावित 100/-रूपये से संशोधित किया जाए जो कि 14 जनवरी 2010 के पत्र द्वारा सीपीटी द्वारा आगे संशोधित किया गया। संशोधित प्रस्ताव के अनुसार सीपीटी ने मूल प्रस्ताव के स्थान पर अध्याय 6 विविध प्रभारों के अन्तर्गत 6.5 के रूप में निम्न धारा सम्मिलित करने का अनुरोध किया।

“ 6.5 विदेशी जलयानों के यात्रियों के लिए यात्री शुल्क तथा सुरक्षा उपकर

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	दर रूपये में
(i)	सभी यात्री	प्रति व्यक्ति	100
(ii)	पोर्ट द्वारा चेकिंग तथा सामान परीक्षा में लगे हुए यात्री	प्रति व्यक्ति	200

विदेशी यात्री यातायात के वर्तमान स्तर में दिनांक 8 जनवरी, 2010 के पत्र द्वारा प्रतीक्षित अतिरिक्त आय 32 लाख (लगभग) रूपये होगा जो एक हद तक पोर्ट को वित्तीय घाटा से बचने के लिए सहायक होगा।

पोर्ट ने स्पष्ट किया कि उपर्युक्त मद दरमान में शामिल किया हि जो यात्रियों और सामानों के चेकिंग के लिए अतिरिक्त सी आई एस एफ कार्मिकों के फैलाव के लिए खर्च होने वाले व्यय और पूरे समय तटीय पट्रोलिंग के लिए होनेवाले खर्च और राष्ट्र के प्रमुख स्थानों में होनेवाले विभिन्न तरह के खतरे से बचने का खर्च के लिए है।

10.3. पोर्ट ने, दरमान में प्रस्तावित सिंगल टयर दर के बदले 2008-09 आंकड़े पर आधारित घाट भाड़ा दर (अर्थात् दो /तीन टयर) का स्लाब वार विश्लेषण दिया। प्रवर्तन में वर्तमान प्रथम तीन स्लाब एक स्लाब में सम्मिलित किया अर्थात् 15000 जी आर टी तक। 15001 से 30000 जी आर टी तक के स्तर में आनेवाले जलयान दूसरे स्लाब में आता है। तीसरे स्लाब 30000 जी आर टी के ऊपर आनेवाले जलयान आता है जिसमें वर्तमान अंतिम दो स्लाब अर्थात् 30001 जी आर टी से 60000 तक का जलयान आता है। एक जलयान का औसतन जी आर टी और औसतन ठहराव तथा सुसंगत स्लाबों के घाट भाड़ा दर, औसतन घाट भाड़ा दर पहुँचने का आधार माना जाता है जो प्रस्तावित दर में पहुँचने के लिए 40% तक बर्द्धित की है। हर एक श्रेणी के जलयानों के लिए पोर्ट द्वारा तैयार की गई गणना चयन-बद्ध है और वर्ष 2008-09 में पोर्ट पहुँचे समग्र जलयान यातायात पर आधारित नहीं है। दिनांक 11 फरवरी 2010 के ई-मेल द्वारा पोर्ट ने सूचित किया कि पोर्ट में कोई धारा मूरिंग नहीं है। प्रस्तावित दरमान में दर ही शामिल है क्योंकि यह वर्तमान दरमान में दिया है।

11. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/63/2005-सीओपीटी दिनांक 25 जनवरी 2007 द्वारा अनुमोदित कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2009 तक थी जिसे पत्तन के अनुरोध पर कई बार विस्तारित की जाती रही है और अंतिम स्वीकृत विस्तार 31 दिसम्बर 2009 तक था। सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव मुख्य रूप से पत्तन द्वारा निर्धारित भारी घाटे के हिस्से को पूरा करना है।
- (ii). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने अपने पत्तन पर अपेक्षित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने में लगाया पांच महीनों का समय लिया है और देरी को पत्तन में कार्यान्वित नए समेकित

ईआरपी कार्यक्रम पर आरोपित किया है। पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 28 अक्टूबर 2009 द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों में भी सभी बिन्दुओं को संबोधित नहीं किया गया है। पत्तन ने बाद में सात विभिन्न अवसरों पर टुकड़ों में, आखिरी बार 19 जनवरी 2010, विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा है। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 दिसम्बर 2009 द्वारा अंतिम संशोधित लागत विवरण भेजा है। सीओपीटी द्वारा पत्र दिनांक 11 दिसम्बर 2009 द्वारा दाखिल संशोधित लागत विवरण के साथ इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए सूचना/स्पष्टीकरणों को विश्लेषण के लिए सुविचारित किया गया है।

- (iii). आगे बढ़ने से पहले, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वैयक्तिक पोत संबंधित उप-गतिविधियों में आंकड़ों का जोड़ प्रासंगिक गतिविधि-वार लागत विवरण में पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानों से मेल नहीं खाता है। प्रदत्त विशिष्ट सलाह के बावजूद, पत्तन ने संशोधित लागत विवरणों को दाखिल करते समय अमेल को सही नहीं किया है। चूंकि अमेल के मददेनजर उप-गतिविधि-वार लागत विवरणों पर विश्वास नहीं किया जा सकता, इसलिए केवल मुख्य गतिविधि के लिए प्रेषित लागत विवरणों पर विचार किया गया है। किसी भी स्थिति में प्रशुल्क वृद्धि के अंतिम निर्णय पर इसका कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि पत्तन ने प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव कुल राजस्व घाटे के केवल एक हिस्से को कवर करने के लिए किया है।

- (iv). (क). वर्ष 2008-09 में पत्तन द्वारा प्रहस्तिता वास्तविक यातायात (इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा

प्रहस्तिता कंटेनर यातायात अतिरिक्त) 11.97 मिलियन टन प्रतिवेदित किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के यातायात पूर्वानुमान, तदनुसार, पत्तन द्वारा संशोधित कर वर्ष 2009-10 के लिए 13.75 मिलियन टन, वर्ष 2010-11 में 15.70 मिलियन टन और वर्ष 2011-12 में 15.76 मिलियन टन किया गया है।

जब पत्तन से पोत परिवहन विभाग द्वारा निर्धारित वार्षिक कार्गो यातायात (14.90 मिलियन टन) से निम्नतर वर्ष 2009-10 के लिए यातायात (अर्थात् 13.75 मी0ट0 का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया है कि मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य प्रचलित परिस्थितियों के अधीन अर्जित नहीं किए जा सकते और, इसलिए, पत्तन ने पिछले वर्षों में प्रहस्तिता वास्तविक कार्गो यातायात, हिटरलैंड मांग और आपूर्ति, ट्रेड से मिली सूचना और पत्तन में नया और/अथवा अतिरिक्त कार्गो लाने के लिए उपयोक्ताओं विशिष्ट अभ्यावेदन, आदि के आधार पर स्थिति की वास्तविक रूप से पुनः निर्धारित किया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए और स्वीकार करते हुए कि अनुमान पिछले वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों से यातायात में 14.87 प्रतिशत वृद्धि की गणना करते हुए वर्ष 2009-10 के बजट अनुमानों के अनुसार है, पत्तन द्वारा वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित यातायात सुविचारित किया गया है।

- (ख). इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) की राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) 31 मार्च 2010 को हस्तांतरित और सीओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित वालारपादम को विस्थापित होने की संभावना है। जब पत्तन ने आरजीसीटी के लेखा पर क्षमता पत्तन को वापस करना शामिल किया है, इस लेखा पर अतिरिक्त यातायात को यातायात अनुमान में सुविचारित नहीं किया गया है। बर्था और आरजीसीटी के बैकअप क्षेत्र के सामान्य कार्गो जैसे कोयला, लौह स्क्रैप, आदि के आयात के लिए इस्तेमाल किए जाने की संभावना है, जो अब कम डुबाव वाले बर्था में प्रहस्तिता किए जाते हैं और पत्तन को उच्चतर क्षमता के सामान्य बल्क कार्गो पोतों के व्यवस्थित होने की उम्मीद है। तथापि, पत्तन ने आईजीटीपीएल द्वारा एक बार खाली किए गए आरजीसीटी में प्रहस्तिता की जाने वाली सही कार्गो मात्रा को परिमाणित करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि पुनःनिर्मित उत्तर कोयला बर्थ और मैटनचरी घाट के शुरू होने पर अतिरिक्त मात्रा यातायात अनुमानन में सुविचारित किए गए हैं। अनुमानित यातायात वृद्धि वर्ष 2010-11 में 14.18 प्रतिशत और तत्संबंधी पूर्व वर्षों के अनुमानों से वर्ष 2011-12 में 0.38 प्रतिशत की अमहत्वपूर्ण वृद्धि है।

वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित यातायात पूर्वानुमान इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं। तथापि, गलत अनुमानन के कारण सीओपीटी को यदि कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो समायोजन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समर्थ किया जाएगा।

(v). पत्तन ने प्रचलित प्रशुल्क के संदर्भ में आय का विस्तृत मदवार परिकलन प्रेषित नहीं किया है। तथापि, इसने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, पोत संबंधित गतिविधि और संपदा गतिविधि से होने वाली आय का ब्रेकअप भेजा है। वर्ष 2009-10 में पोत संबंधित गतिविधि से आय 14.87 प्रतिशत की अनुमानित यातायात वृद्धि के बावजूद वर्ष 2008-09 में अर्जित रु० 80.10 करोड़ के विपरीत रु० 87.60 करोड़ करने के लिए अनुमानित की गई है। वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित आय में कटौती के लिए एक कारण ड्रेजर नेहरू शताब्दी के किराये से आय में कटौती है जो वर्ष 2008-09 में रु० 10.11 करोड़ लाख से मांग में अनुमानित कमी के कारण रु० 5.50 करोड़ था। पत्तन द्वारा उद्धरित दूसरा कारण, पत्तन के संशोधित प्रस्ताव जो इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा अनुमोदित किया गया था, के कारण एकल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) में आने वाले पोतों के मामले में पाइलटेज सेवाओं से आय में कटौती है। सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित आय अनुमान निम्नलिखित संशोधनों और टिप्पणियों के अधीन सुविचारित किए गए हैं:-

(क). वर्ष 2009-10 के लिए एसपीएम में पुल बैंक प्रचालनों के लिए टग किराया से अनुमानित आय इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा अनुमोदित दर पर आधारित प्रतीत नहीं होता है। वर्ष 2009-10 के लिए आय अनुमानन अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

(ख). पत्तन ने विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, डॉलर रूप में मूल्यवर्गित पोत संबंधित प्रभारों से आय के अनुमानन के लिए अंगीकृत विनिमय दर निर्दिष्ट नहीं की है। पत्तन ने सामान्य बयान दिया है कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पोत संबंधित आय वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक आय और पोत यातायात तथा तत्संबंधी वर्षों के लिए पोत यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर अनुमानित की गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत सामान्य दृष्टिकोण प्रशुल्क मामलों को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय को अद्यतन करने के लिए है। वर्ष 2008-09 के दौरान 1 अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर रु० 39/- से रु० 50/- के बीच भिन्न-भिन्न पाई गई है। औसत लगभग रु० 45.91 होती है जोकि विश्लेषण के समय प्रचलित 1 अमेरिकी डॉलर = रु० 45.735 की विनिमय दर से तुलनीय है। चूंकि भिन्नता महत्वपूर्ण नहीं पाई गई है, इसलिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमानित पोत संबंधित आय विनिमय दर के लिए बिना किसी समायोजन के सुविचारित की गई है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय 14.18 प्रतिशत की अनुमानित यातायात वृद्धि के बावजूद वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित आय की तुलना में वर्ष 2010-11 में लगभग रु० 6.44 करोड़ तक कम करने के लिए अनुमानित की गई है। पत्तन ने ट्रेड संवर्धनात्मक उपाय के रूप में 1 मिलियन टन के बैंक लदाई कार्गो मात्रा के लिए घाटशुल्क की छूट के कारण घाटशुल्क आय में कटौती करने के लिए रु० 6.5 करोड़ की आय में कटौती और आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी से इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल तक कंटेनर प्रचालनों के स्थानांतरण की सीएफएस सेवा से रु० 87 लाख की कटौती आरोपित की है।

यह पाया गया है कि 12.5 मिलियन टन कच्चे तेल के यातायात पूर्वानुमानों में 1 मीट्रिक मिलियन टन (एमएमटी) का वापस लदाई कार्गो शामिल नहीं किया गया है। कच्चे तेल से आय एसबीएम में 9 मी०ट० कच्चे तेल (अर्थात् 1 मि०मी०ट० कार्गो की वापस लदाई अतिरिक्त) जमा पत्तन बर्थ में 3.5 मि०मी०ट० पीओएल उत्पादों से प्रोदभूत बताई गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित यातायात ब्रेकअप के आधार पर कच्चे तेल के लिए घाटशुल्क आय सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु० 41.74 करोड़ के विपरीत रु० 42.25 करोड़ परिगणित किया गया है। वर्ष 2010-11 में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय अनुमानन सीओपीटी द्वारा नीचे उल्लिखित रु० 3.51 करोड़ की भिन्न आय की गणना करते हुए संशोधित किया गया है। इसी तरह का समायोजन वर्ष 2011-12 के लिए भी किया गया है।

(vi). बताया गया है कि पत्तन बिजली अधिनियम, 2003 के अधीन डीमड लाइसेंसधारी है और न्यूनतम मार्जिन के साथ बिजली खरीद और वितरण की शक्तियां हैं। केरल राज्य बिजली विनियामक आयोग (केएसईआरसी) प्रासंगिक राजस्व और लागत तत्त्वों पर विचार करते हुए निर्धारित करता है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, अर्जित राजस्व, व्यय/उपस्थित प्रभारों और बाह्य लोगों को आपूर्ति बिजली प्रासंगिक निवल प्रखंडों को पत्तन द्वारा लागत विवरणों से सही अलग किए गए थे। तथापि, वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में ऐसे समायोजन नहीं किए गए हैं। जब इस मुद्दे को उठाया गया तो पत्तन ने यह उद्धरित करते हुए मुख्य गतिविधियों से बिजली वितरण गतिविधि पृथक्कृत करने में असमर्थता व्यक्त की है कि अलग लेखे नहीं रखे जाते हैं। पत्तन को हुई समस्याओं का

निवारण करना मुश्किल है क्योंकि पत्तन ने स्वयं पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान ऐसा पृथक्करण किया था और पत्तन ने केरल राज्य बिजली विनियामक आयोग (केएसईआरसी) को इस गतिविधि के लिए पृथक लाभ विवरणों को प्रस्तुत करने का दावा भी किया था।

हमारे विश्लेषण में, बिजली वितरण से आय और बिजली व्यय संपदा गतिविधि के अधीन दर्शाया बताया गया है, को पिछली अवधि 2006-07 से 2008-09 और वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानों में अलग रखे गए हैं। सीओपीटी द्वारा निर्दिष्ट बिजली वितरण गतिविधि से संबंधित निवल अवल परिसंपत्तियां भी तदनुसूची अवधि के लिए अलग रखी गई हैं।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, राजस्व हिस्सेदारी आय जो अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट की गई है, के संदर्भ में के अलावा इस विश्लेषण में सीओपीटी द्वारा प्रेषित आय अनुमानों पर विश्वास किया गया है। तथापि, यदि अगली समीक्षा के समय यह पाया जाता है कि वास्तविक आय यहां सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है, ऐसे गलत अनुमानन के कारण प्रोद्भूत लाभ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार भविष्य प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा में समायोजित किया जाएगा।

- (vii). (क). सीओपीटी निजी प्रचालक आईजीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी प्राप्त करता है। वर्ष 2006-07, 2007-08

और 2008-09 में प्राप्त वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी क्रमशः ₹0 19.09 करोड़, ₹0 24.38 करोड़ और ₹0 23.52 करोड़ बताई गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए लगाए गए अनुमान वर्ष 2009-10 में ₹0 26.00 करोड़, वर्ष 2010-11 में ₹0 43.16 करोड़ और वर्ष 2011-12 में ₹0 53.09 करोड़ है।

- (ख). प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, बीओटी प्रचालक से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत पूरा करने के लिए लागू किया जाएगा और उसके बाद पांच वर्षों की अवधि पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते में कम से कम शेष का 50 प्रतिशत रखना चाहिए।

- (ग). इस प्रकार, प्रशुल्क दिशानिर्देश नियमित व्ययों को समायोजित करने के लिए पत्तन के राजस्व के हिस्से के रूप में पत्तन न्यासों द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत जोड़े जाने की अनुमति देते हैं।

कोचीन पत्तन न्यास में, कंटेनर प्रहरतन गतिविधि प्रमुख राजस्व अर्जित करने वाली गतिविधियों में से एक थी। वर्ष 2005-06 में कंटेनर प्रचालनों का स्थानांतरण अर्थात् राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल से निजी प्रचालक आईजीटीपीएल कार्गो प्रहरतन गतिविधि में एक महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव था और पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति पर भी है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी (44 प्रतिशत) का हिस्सा, इसलिए, प्रारंभ में प्रति सहायिकी के लिए सामान्य कार्गो गतिविधि के अधीन सामान्य राजस्व रूप में जोड़ा गया है और शेष अगले पांच वर्षों की अवधि में पूंजी व्यय की पूर्ति करने के लिए एस्क्रो खाते में अलग-से रखने के लिए लिया गया था।

हालांकि आरजीसीटी प्रचालन के अप्रैल 2010 में पत्तन में लौटने की उम्मीद है, परन्तु पत्तन को उक्त बर्ध में किसी कंटेनर के प्रहरतन की उम्मीद नहीं है। इसके अलावा, पीओएल द्वारा योगदान की गई प्रमुख कार्गो हिस्सेदारी दिसम्बर 2007 से पत्तन की जेट्टी से एकल प्वाइंट मूरिंग में स्थानांतरित किया गया है जिसके लिए कम की गई घाटशुल्क दर दोनों पक्षों के बीच सहमत है। जैसाकि पत्तन द्वारा भी सही बताया गया है, प्रमुख घाटशुल्क के प्रहरतन के तथेक में जारी निजीकरण अथवा अन्यथा के माध्यम से, कार्गो प्रहरतन गतिविधि से राजस्व रस्तीन में महत्वपूर्ण प्रभाव है। ऐसी स्थिति में, जैसाकि पिछली बार किया गया था अधिशेष लेबर की लागत की पूर्ति के पश्चात राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत वर्ष 2009-10 से 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्गो प्रहरतन गतिविधि के अधीन राजस्व रूप में माना गया है।

- (घ). प्रशुल्क दिशानिर्देश अवसंरचना और आधुनिकीकरण के लिए पत्तन के पूंजी व्यय को पूरा करने के लिए पांच वर्षों की अवधि के भीतर कम से कम 50 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी का उपयोग परिकल्पित करते हैं। पत्तन ने कोई पृथक एस्क्रो खाता तो व्यवस्थित नहीं किया है परन्तु पिछली अवधि में प्रोद्भूत पूंजी व्यय को पूरा करने के लिए सम्पूर्ण राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का उपयोग की बताई गई है। यह स्थिति दी गई थी, यह पिछली अवधि

के लिए एस्को खाते में राजस्व हिस्सेदारी का स्थानांतरण बुक करना कल्पित कार्यवाही होगी। ऐसी स्थिति में, और वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान प्रतिवेदित घाटा स्थिति को स्वीकार करते हुए, इसके हिस्से के प्रति-सहायिकीकरण के लिए कार्गो गतिविधि में स्थानांतरण के बाद शेष राजस्व हिस्सेदारी पत्तन के पूंजी व्यय के लिए लागू करने के लिए ली गई है। राजस्व हिस्सेदारी से पूरे किए गए पूंजी व्यय पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत नहीं किया गया है। आरजीसीटी में इसके प्रचालनों के शुरू होने से आईजीटीआईपीएल से कुल वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं की सारबद्ध स्थिति और लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(रु0 लाखों में)

(i). 2005-06 से 2008-09 तक कुल राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों	8314.17
(ii). राजस्व हिस्सेदारी का 44% हिस्सा सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन राजस्व रूप में माना गया है	3658.23
(iii). शेष राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2007-08 से 2008-09 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत पूंजी व्यय के लिए सुविचारित किया गया है	4655.94

यह उल्लेखनीय है कि रु0 6461.98 लाख का कुल पूंजी व्यय प्रासंगिक अवधि के दौरान पत्तन द्वारा किया गया था।

- (ड). भविष्य अवधि के लिए भी, पत्तन ने पत्तन के पूंजी व्यय को पूरा करने के लिए अधिशेष लेबर की लागत कवर करने के बाद संपूर्ण राजस्व हिस्सेदारी का उपयोग करने का प्रस्ताव किया है। इसने न तो राजस्व हिस्सेदारी से निर्धारित किए जाने वाले केपेक्स के व्यौरे दर्शाए हैं और न ही नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करते समय उपयुक्त समायोजन किए हैं।

वर्ष 2009-10 से 2011-12 अवधि के लिए रु0 610 करोड़ के कुल अनुमानित राजस्व व्ययों में से, रु0 381 करोड़ आईसीटीटी के भारी निकर्षण के लिए अनुमानित परिव्यय है। परियोजना के लिए पूंजी व्यय अनुदान के रूप में रु0 297.42 करोड़ की सीमा तक सरकार द्वारा विपथित किए जा रहे हैं। ऐसा पत्तन न्यास में आंतरिक संसाधन नहीं होने की वजह से हो सकता है और शायद परियोजना के वित्तपोषण के लिए बाहरी उधारियों की उच्च लागत के बोझ को उपयोक्ताओं पर नहीं डालने का आशय हो। भारी निकर्षण लागत के प्रमुख हिस्से को वित्तपोषित करने के सरकारके निर्णय के अनुसार और स्वीकार करते हुए कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान निकर्षण अनुरक्षण में अनुमानित वृद्धि (आईजीटीपीएल के लिए) आईसीसीटी में मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए अपेक्षित डुबाव को बढ़ाने/बनाए रखने के कारण है, इसलिए यह उपयुक्त नहीं होगा यदि बढ़ी हुई अनुरक्षण निकर्षण लागत आईजीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति के शेष हिस्से से पूरी की जाए। ऐसा समायोजन यह भी सुनिश्चित करेगा कि आईसीटीटी में आने वाले कंटेनर पोतों से इतर पोतों पर वालारपादम के लिए चैनल अनुरक्षण की लागत से अनावश्यक बोझ नहीं पड़ेगा।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, अधिशेष लेबर की लागत पूरी करने के बाद राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत राजस्व के रूप में माना गया है और शेष 50 प्रतिशत वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पोत संबंधित गतिविधि के अधीन अनुरक्षण निकर्षण लागत की आंशिक पूर्ति के लिए विनियुक्त किया गया है।

- (च). वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी बजट अनुमानों के अनुसार रु0 26 करोड़ है। आदेश सं. टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल दिनांक 5 अगस्त 2009 के अनुसार आरजीसीटी प्रचालनों के लिए अनुमानित आय के आधार पर वर्ष 2009-10 के लिए राजस्व हिस्सेदारी का अनुमानन रु0 30.15 करोड़ परिगणित किया गया है जोकि इस विश्लेषण में सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु0 26 करोड़ के स्थान पर सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2010 से आगे के लिए यातायात और आय आईजीटीपीएल द्वारा केलेंडर वर्ष के आधार पर अनुमानित किया गया है। तथापि, राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाने के लिए समय पत्तन द्वारा इस बिन्दु को स्वीकार नहीं किया गया है। इसके अलावा, वर्ष 2010-11 से

2011-12 के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित आईजीटीपीएल का सकल राजस्व 17 दिसम्बर 2008 को पारित आदेश में अनुमानित सकल राजस्व से मेल नहीं खाता है। इसलिए, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए सीओपीटी द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी वित्तीय वर्ष आधारित चक्र के लिए उपयुक्त समायोजनों के साथ आईजीटीपीएल के प्रशुल्क आदेश में अनुमानित सकल राजस्व के 33.3 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। इस प्रकार, वर्ष 2010-11 और वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी क्रमशः ₹0 74.83 करोड़ और ₹0 93.73 करोड़ है।

- (छ). प्रशुल्क दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां पहले अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के लिए उपयोग की जानी चाहिए। पत्तन ने पुष्टि की है कि वर्ष 2009-10 में अधिशेष लेबर नहीं है। पत्तन ने अनुमान लगाया है कि जब आईजीटीपीएल अपने प्रचालनों को आईसीटीटी को हस्तांतरित करेगा तब 1 अप्रैल 2010 से 318 कर्मचारी अधिशेष हो जाएंगे। पत्तन द्वारा वर्ष 2010-11 में ₹0 1113 लाख और वर्ष 2011-12 में ₹0 1312.5 लाख पर अनुमानित अधिशेष मैनपावर की लागत मजदूरी संशोधन के लिए उपलब्ध करवाने के बाद है। सीओपीटी द्वारा मैनपावर अधिशेष का अनुमानन पिछले वर्ष के अनुमानों में 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि सीमित करते हुए वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानों को संशोधित करने के अलावा सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी की राशि और औसत विवरण में सुविचारित इसका अनुप्रयोग नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा सुविचारित अनुमान (वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए कुल)	टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान (वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए कुल)
(i).	आईजीटीपीए से प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी	12225.86	19872.20
(ii).	घटाएं: अधिशेष लेबर की लागत	2425.50	2290.55
(iii).	अधिशेष लेबर की लागत पूरी करने के बाद शेष राजस्व हिस्सेदारी [(i) - (ii)]	9800.36	17581.65
(iv).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन राजस्व रूप में सुविचारित 50 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी	पत्तन ने कहा है कि संपूर्ण राजस्व हिस्सेदारी कंपेक्स को पूरा करने के लिए विनियुक्त की जाएगी, तथापि, इसने उस सीमा तक अधिशेष समायोजित नहीं किया है।	8790.82
(v).	निकर्षण अनुरक्षण में संवर्धनात्मक लागत को पूरा करने के लिए सुविचारित 50 प्रतिशत राजस्व		8790.82

- (viii). (क). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय का अनुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार लगाया जाता है। वर्ष 2009-10 में प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के लिए सुविचारित डब्ल्यूपीआई 5.8 प्रतिशत है।

- (ख). बजट अनुमानों के अनुसार सीओपीटी द्वारा अनुमानित वर्ष 2009-10 के लिए कुल प्रचालन व्यय और प्रबंध तथा सामान्य उपरिब्यय (संपदा गतिविधि के अधीन मूल्यहास और बिजली प्रभार अतिरिक्त) पिछले वित्तीय वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित ₹0 17069 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत ₹0 21745 लाख है। व्यय में वृद्धि मुख्य तौर पर संभावित मजदूरी संशोधन जिसके लिए वर्ष 2008-09 के लेखों में प्रावधान नहीं किया गया था, के कारण वेतन और मजदूरी लागत में अनुमानित वृद्धि और लागत में सामान्य वार्षिक वृद्धि के

अलावा अनुरक्षण निकर्षण लागत में वृद्धि के कारण है। पत्तन ने बताया है कि मजदूरी संशोधन का प्रभाव वर्ष 2009-10 के अनुमानों में 23 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। इसने इस संबंध में न तो विस्तृत परिकलन भेजा है न ही पूरी तरह से अलग-से मजदूरी संशोधन का प्रभाव दर्शाया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित लागत अनुमानों की वर्ष 2008-09 के लिए आधार रूप में प्रतिवेदित कुल वास्तविक लागत के संदर्भ में जांच की जानी है। वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित कुल वेतनों और मजदूरी लागत के 15 प्रतिशत पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार करने के बाद वर्ष 2009-10 के लिए कुल प्रचालन लागत और उपरिव्यय (मूल्यहास अतिरिक्त) (जैसा तूतीकोरिन पत्तन न्यास, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों का प्रशुल्क संशोधित करते समय किया गया था), वर्ष 2009-10 में विनियुक्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों पर मरम्मतों और अनुरक्षण में वृद्धि, 5.8 प्रतिशत की दर से लागत में वार्षिक वृद्धि के साथ यातायात में वृद्धि के कारण ईंधन लागत में बढ़ोतरी का प्रभाव और निकर्षण, ईंधन आदि जैसे विशिष्ट शीशों के अधीन व्ययों के उच्चतर स्तर के लिए भत्ते सीओपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 21745 लाख के विपरीत ₹0 20441 परिगणित किया गया है। अतः ईंधन का अनुमानन, अन्य लागतें और सीओपीटी द्वारा अनुमानित प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्यय 5.8 प्रतिशत पर लागत में वार्षिक वृद्धि सीमित करते हुए अधुनातित किए गए हैं और संशोधित कुल लागत ₹0 20441 लाख है।

- (ग). वर्ष 2009-10 में ₹0 6300 लाख की निकर्षण लागत का अनुमानन पत्तन द्वारा जारी किए गए कार्य आदेश की प्रति के साथ प्रमाणित किया गया है। पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 में पीओएल (कार्गो प्रहस्तन) गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत का हिस्सा आबंटित किया है।

पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, पीओएल कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सुविचारित अनुरक्षण निकर्षण लागत का हिस्सा इस तथ्य को मद्देनजर रखते हुए स्वीकृत किया गया था कि गहरे डुबाव की अपेक्षा वाले बड़े आकार के तेल पोत पत्तन की जेट्टी में प्रहस्तित किए जा रहे थे। चूंकि कई पोत संबंधित दरें समान हैं, यदि चैनल के अनुरक्षण की लागत पूरी तरह से पोत संबंधित गतिविधि पर लादी गई थी, छोटे आकार के पोतों को अनावश्यक प्रशुल्क बोझ उठाना पड़ेगा। पीओएल प्रहस्तन का बड़ा हिस्सा अब पत्तन की जेट्टी से बीपीसीएल-आरआरएल द्वारा प्रचालित एसपीएम में स्थानांतरित किया गया है जिसके लिए पृथक प्रशुल्क ढांचा स्वीकृत किया गया है और इसलिए वर्तमान परिदृश्य में यह जरूरी नहीं पाया गया है कि पीओएल प्रहस्तन गतिविधि को अनुरक्षण निकर्षण लागत के हिस्से का आबंटन जारी रखा जाए। इसके अलावा, यह कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए निकर्षण व्यय आबंटित करने के लिए अंगीकृत सामान्य पद्धति नहीं है। इसलिए, पोत संबंधित गतिविधि के अधीन सम्पूर्ण अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विचार करते हुए गतिविधि-वार लागत विवरण उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। हालांकि संपूर्ण अनुरक्षण निकर्षण लागत गतिविधि संबंधित पोत के अधीन सुविचारित की गई है, परंतु पूर्ववर्ती विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से, अनुरक्षण निकर्षण में संवर्धनात्मक लागत को पूरा करने के लिए राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।

निकर्षक नेहरू शताब्दी और फ्लोटिंग क्रैन पेरियर के लिए वर्ष 2009-10 हेतु अनुमानित शुष्क गोदी व्यय प्रभाजित किए हैं और इन उपकरणों के किराया प्रभार के संशोधन के लिए पत्तन द्वारा दाखिल किए गए दूसरे प्रस्ताव संबंधी पृथक मामले में क्रमशः चार वर्षों और तीन वर्षों में बांटा गया है। 16 प्रतिशत के शुष्क गोदी व्यय के अप्रभाजित हिस्से में प्रतिलाभ भी स्वीकृत किया गया है। इस समायोजन का प्रभाव सामान्य संशोधन प्रस्ताव में भी सुविचारित किया गया है। कुल प्रचालन लागत जमा प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्यय (मूल्यहास अतिरिक्त), अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए सुविचारित राजस्व हिस्सेदारी के हिस्से के समायोजन के पश्चात्, शुष्क गोदी व्ययों के हिस्से का प्रभाजन वर्ष 2009-10 में ₹0 19109 लाख परिगणित किया गया है।

- (घ). वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रचालन लागत और प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्ययों के अनुमान वर्ष 2009-10 के संशोधित अनुमानों के संदर्भ जांचे गए हैं। अन्य व्यय और प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्यय 5.8 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि के उल्लिखित स्तर की सीमा

तक संशोधित किए गए हैं। अनुमानित ईंधन लागत सीओपीटी द्वारा अनुमानित 5 प्रतिशत के विपरीत 5.8 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करने वाली यातायात वृद्धि के संदर्भ में संशोधित की गई है। अनुरक्षण निकर्षण लागत के हिस्से की पूर्ति के लिए राजस्व हिस्से के समायोजन के पश्चात विश्लेषण में, सुविचारित कुल प्रचालन लागत और प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्यय और शुष्क गोदीकरण व्ययों के हिस्से का प्रभाजन वर्ष 2010-11 में ₹0 20835 लाख (सीओपीटी ने ₹0 27873 लाख का अनुमान लगाया है) और वर्ष 2011-12 में 21866 लाख (सीओपीटी ने ₹0 28703 लाख का अनुमान लगाया है) है।

(ड). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए मूल्यहास स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित करने की अपेक्षा करते हैं। पत्तन द्वारा परिसंपत्तियों पर मूल्यहास 2008-09 के वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल मानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित किया गया है। पत्तन ने अपना अगला प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास परिकलित करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करने के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान दी गई सलाह का पालन नहीं किया है। सीओपीटी को पुनः सलाह दी जाती है कि अपना अगला प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास परिकलित करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का पालन करें। मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पत्तन द्वारा अनुमानित मूल्यहास पर विश्वास और स्वीकार किया गया है बशर्ते वर्ष 2009-10 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के मामले में संशोधन किया जाएगा जिसके 30 सितम्बर 2009 तक शुरू होने की संभावना नहीं है। ऐसी परिसंपत्तियों के लिए, मूल्यहास पूरे वर्ष की बजाय केवल छह माह के लिए स्वीकृत किया गया है।

(ix). वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित वित्त और विविध व्यय में ऋण पर ब्याज शामिल नहीं किया गया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में, फ्रिंज बेनिफिट टैक्स और उपदान भुगतान के लिए दावे भी अन्य महापत्तनों का प्रशुल्क निर्धारित करते समय दिए गए संव्यवहार के अनुसार और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागत विवरण प्रोफार्मा में दिए गए निर्देशों के अनुसार शामिल नहीं किए गए हैं।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, पेंशन भुगतान सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित/सुविचारित किया गया था। वर्तमान प्रशुल्क संशोधन चक्र में, सीओपीटी ने पेंशन निधि अंशदान के लेखा पर आउटफलो सुविचारित किया है। सामान्यतः पेंशन भुगतान पेंशन निधि से पूरे किए जाते हैं। यह देखा गया है कि 31 मार्च 2009 को ₹0 201 करोड़ पर अनुमानित पेंशन निधि में शेष ₹0 650 करोड़ पर अनुमानित पेंशन निधि के वास्तविक मूल्यांकन से बहुत कम है। इसके अलावा, प्रस्तावित पेंशन निधि में पत्तन द्वारा किया जाने वाला वार्षिक अंशदान वार्षिक पेंशन भुगतानों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। इसे भविष्य में आत्मनिर्भर बनाने के लिए पेंशन निधि में बढ़ोतरी के लिए अपेक्षित अतिरिक्त अंशदान पर पत्तन द्वारा बिल्कुल विचार नहीं किया गया है। भविष्य अवधि 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित पेंशन भुगतानों का सीओपीटी द्वारा ब्यौरा नहीं भेजने के कारण, वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित वास्तविक पेंशन भुगतान आधार रूप में लिया गया है और वार्षिक वृद्धि के लिए समायोजित किया गया है। चूंकि वर्ष 2009-10 में बड़ी संख्या में कर्मचारियों के सेवानिवृत्त होने का अनुमान लगाया गया है जो पेंशनर बन जाएंगे, उसका वित्तीय प्रभाव भी वर्ष 2009-10 के दौरान पेंशन भुगतानों में सुविचारित किया गया है। अनुवर्ती वर्षों 2010-11 और 2011-12 के लिए, एफएमई तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए अनुमानित किया गया है।

(x). (क). पत्तन ने वर्ष 2009-10 में ₹0 167 करोड़ की सीमा तक सकल प्रखंड में संवर्धन का अनुमान लगाया है।

जिसमें मैट्टनचेरी घाट के पुनर्निर्माण के लिए ₹0 62 करोड़, टगों को बदलने के लिए ₹0 81 करोड़ और कम्प्यूटर तथा अग्निशमन सेवा के लिए ₹0 24 करोड़ शामिल किए गए हैं। दो टगों को पहले से प्रचालन में बताया गया है और घाट के पुनर्निर्माण तथा कम्प्यूटर के संदर्भ में लगभग 90 प्रतिशत कार्य सितम्बर 2009 को पूरा होना बताया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित केपिटल परियोजना की स्थिति के आधार पर, वर्ष 2009-10 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर विचार किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उपस्करों की प्राप्ति और बर्थों तथा घाटों का पुनर्निर्माण केवल वर्तमान परिसंपत्तियों को बदले जाने का हिस्सा है और अतिरिक्त क्षमता या अतिरिक्त यातायात का अनुमान नहीं लगाया गया है।

- (ख). वर्ष 2010-11 के लिए प्रस्तावित सकल प्रखंड में ₹0 443 करोड़ के संवर्धन में से, ₹0 381 करोड़ आईसीटीटी परियोजना के लिए भारी निकर्षण, ₹0 27 करोड़ विलिंगटन द्वीप के विकास और ₹0 35 करोड़ लेवल लफिंग क्रैनों की प्राप्ति के लिए है। विलिंगटन द्वीप के भारी निकर्षण और विकास संबंधी कार्य सितम्बर 2009 तक क्रमशः 40 प्रतिशत और 90 प्रतिशत तक पूरा हो चुका है और पत्तन ने भारी निकर्षण परियोजना निर्दिष्ट की है जो जनवरी 2010 तक पूरी हो जाएगी और क्रैन की प्राप्ति प्रारंभिक अवस्था में है। पत्तन द्वारा निर्दिष्ट कैपेक्स की अवस्था के आधार पर, वर्ष 2010-11 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन इस परियोजना के साथ स्वीकार किए गए हैं कि प्रासंगिक कैपेक्स वर्ष 2010-11 तक लेखों में पूंजीकृत किया जाएगा।

पत्तन ने उल्लिखित किया है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीडी-11011/2/2006-सीओपीटी दिनांक 19 नवम्बर 2009 द्वारा आईसीटीटी परियोजना के लिए पूंजी व्यय की पूर्ति के लिए सहायता अनुदान के माध्यम से ₹0 297.42 करोड़ की निधि मंजूर की है और शेष ₹0 83.83 करोड़ ऋण द्वारा वित्तपोषित किया जाना है। चूंकि पूंजी व्यय का हिस्सा वापस नहीं किए जाने वाले सहायता अनुदान के माध्यम से सरकार द्वारा वित्तपोषित किया गया है, इसलिए निवेश के ऐसे हिस्से पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने का कोई औचित्य नहीं है। यद्यपि नियोजित पूंजी में भारी निकर्षण संबंधी कैपेक्स शामिल किया गया है, परंतु सरकार द्वारा वित्तपोषित भारी निकर्षण लागत के उस हिस्से पर निवेश पर प्रतिलाभ सुविचारित नहीं किया गया है।

- (ग). पत्तन ने पुष्टि की है कि इसी वर्ष में पूरा/शुरू होने की संभावना वाली परिसंपत्तियों पर नियोजित पूंजी के परिकलन के प्रयोजन के लिए विचार किया गया था।
- (घ). जैसाकि पहले बताया गया है, कईआरसी को प्रस्तुत की गई रिपोर्ट में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए यथा अनुमानित बिजली वितरण गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों को भी अलग रखा गया है। यही समायोजन वर्ष 2011-12 के लिए भी किया गया था। सीओपीटी द्वारा नियोजित पूंजी के अनुमानन में कुछ त्रुटि को भी ठीक किया गया है।
- (ङ). पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए कार्य पूंजी के कोई ब्यौरे नहीं भेजे हैं। इसने केवल वर्ष 2008-09 के लिए गणना भेजी थी। कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में वर्ष 2008-09 के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित वर्तमान परिसंपत्तियां प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाई गई हैं। वर्तमान परिसंपत्तियों के अधीन विविध देनदारियां, वस्तुसूची और रोकड़ शेष, इसलिए, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार संशोधित किए गए हैं। यदि वर्ष 2008-09 के लिए वर्तमान देयताओं की वर्तमान परिसंपत्तियों के स्वीकार्य तत्वों से तुलना की जाती है तो कार्य पूंजी नकारात्मक हो जाएगी और इसलिए वर्ष 2008-09 के लिए शून्य मानी गई है और वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए भी शून्य मानी गई है।
- (च). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, इस समीक्षा में सुविचारित कुल अनुमानित नियोजित पूंजी वर्ष 2009-10 में ₹0 397.68 करोड़, वर्ष 2010-11 में ₹0 811.19 करोड़ और वर्ष 2011-12 में ₹0 784.07 करोड़ है।
- (छ). पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियों व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियों में परिसंपत्तियों का वर्गीकरण भेजा है। दिशानिर्देशों का खंड 2.9.8 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि पत्तन द्वारा सृजित सामाजिक दायित्व की परिसंपत्तियों के 75 प्रतिशत से ज्यादा उपयोक्ता पत्तन कर्मचारी हैं तो ऐसी परिसंपत्तियां व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत की जाएंगी। पत्तन ने उल्लिखित किया है कि परिसंपत्तियों के पृथक्करण की समीक्षा करने पर, पत्तन ने महसूस किया कि अस्पताल और संबंधित परिसंपत्तियों के 100 प्रतिशत लाभार्थी केवल कर्मचारी/पेंशनर हैं और इसलिए इसे व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के अधीन पृथक्कृत किया गया है। व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के रूप में सीओपीटी द्वारा परिसंपत्तियों के वर्गीकरण पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ज). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि स्वीकृत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ को पत्तन के क्षमता उपयोगिता से जोड़ा जाना चाहिए। सीओपीटी ने पत्तन की परिकल्पित क्षमता 28 मिलियन टन निर्धारित की गई है जिसमें से 4.31 मिलियन टन

आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित आरजीसीटी के संदर्भ में 4.31 मिलियन टन है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा "भारतीय पत्तन क्षेत्र पर अद्यतन जानकारी" पर रिपोर्ट में कोचीन पत्तन की क्षमता (आईजीटीपीएल और एसबीएम के प्रचालनों सहित) 31 मार्च 2009 को लगभग 28.37 मिलियन टन है। चूंकि पत्तन द्वारा निर्धारित क्षमता रिपोर्ट में दिए गए आंकड़ों से तुलनीय है, इसलिए पत्तन द्वारा निर्धारित क्षमता आंकड़ों पर विचार किया गया है। पत्तन द्वारा प्रचालित बर्थों के संदर्भ में क्षमता 23.69 मिलियन टन है। वर्ष 2010-11 के दौरान पत्तन की अभिकल्पित क्षमता में आरजीसीटी की क्षमता भी शामिल की गई है जिसके अप्रैल 2010 तक पत्तन में स्थानांतरित किए जाने की उम्मीद है। सीओपीटी ने बताया है कि उपस्करों की प्राप्ति और बर्थों तथा घाटों का पुनर्निर्माण वर्तमान परिसंपत्तियों के पुनर्स्थापन का हिस्सा हैं और उस लेखा पर कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं होगी।

पत्तन ने क्षमता उपयोगिता वर्ष 2009-10 में 49 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए 56 प्रतिशत निर्धारित की है। वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा निर्धारित क्षमता उपयोगिता में त्रुटि है जिसे ठीक कर 58.04 प्रतिशत किया गया है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमानित यातायात हेतु क्षमता उपयोगिता क्रमशः 56.06 प्रतिशत और 56.27 प्रतिशत है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि हिटरलैंड औद्योगिकीकरण की कमी, पड़ोसी पत्तनों से कड़ी प्रतिस्पर्धा की वजह से, क्षमता उपयोगिता पूर्ण नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का दावा करने के लिए 60 प्रतिशत के तलविहन स्तर से कम रही है। पत्तन ने अपने अनुमानन में केवल क्षमता उपयोगिता की सीमा तक ही नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का दावा किया है। सीओपीटी द्वारा अंगीकृत तरीका प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है। हमारे विश्लेषण में, व्यवसाय परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ क्षमता उपयोगिता के अधीन 16 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है। व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए, प्रतिलाभ सीओपीटी द्वारा सुविचारित 6.35 प्रतिशत की बजाय 7.4 प्रतिशत की प्रचलित जोखिम मुक्त दर पर स्वीकृत किया गया है। व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां क्षमता निर्धारण का हिस्सा नहीं हैं। इसलिए परिसंपत्तियों की इस श्रेणी पर प्रतिलाभ को क्षमता उपयोगिता से नहीं जोड़ा गया है।

(ix). (क). सीओपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित

लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए जनवरी 2007 में की गई थी। पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार लागत विवरण में समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2007-08 में रु0 27.25 करोड़ का घाटा और वर्ष 2008-09 में रु0 24.71 करोड़ का घाटा (अर्थात् कुल रु0 51.96 करोड़ का घाटा) दर्शाया गया था। यह दो वर्षों के लिए समग्र पत्तन हेतु 13 प्रतिशत औसत घाटा परिगणित किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने कोयला और सामान्य कार्गो के घाटशुल्क, भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों में 40 प्रतिशत की वृद्धि, पाइलटेज शुल्क में युक्तियुक्त प्रशुल्क ढाँचे और बर्थ किराये में 20 प्रतिशत वृद्धि के साथ पोत संबंधित प्रभार (बर्थ किराये को छोड़कर) में 28 प्रतिशत वृद्धि अनुमोदित की गई थी।

(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिकार प्रदान करता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तनों के वास्तविक और प्रत्यक्ष निष्पादन की समीक्षा करें।

(ग). सीओपीटी ने पिछली प्रशुल्क समीक्षा में सुविचारित अनुमानों के साथ पिछली अवधि 2007-08 से 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों से तुलना करते हुए एक विश्लेषण भेजा है। सीओपीटी द्वारा प्रेषित पिछली अवधि के लिए विश्लेषण निम्नलिखित संदर्भ में संशोधित किया गया है:-

(i). सीओपीटी द्वारा सुविचारित वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए आय अनुमान पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानों पर आधारित हैं जिसे संशोधित और इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है और अनुमोदित प्रशुल्क में वृद्धि के संदर्भ में समायोजित भी किया गया है।

- (ii). प्रचालन आय, प्रचालन लागत, आर्बिट्रिट प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययों और मूल्यहास से संबंधित वास्तविक आंकड़े अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए समायोजनों के अधीन तत्संबंधित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान अनुसरित किया गया गया यही दृष्टिकोण वर्ष 2007-08 और 2009-10 के लिए भी वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा का निर्धारण करने के प्रयोजन के लिए बनाए रखा गया है।
- (iv). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान सुविचारित आईजीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी का संव्यवहार पूर्ववर्ती इस विश्लेषण में पहले ही स्पष्ट किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान सीओपीटी द्वारा प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी का 44 प्रतिशत पिछले प्रशुल्क आदेश में किए गए संव्यवहार के अनुसार सामान्य कार्गो गतिविधि के रूप में सुविचारित किया गया है। शेष राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2007-08 और 2008-09 में सकल प्रखंड में किए गए संवर्धनों को वित्तपोषित करने के लिए ली गई है। पृथक आदेश में किए गए निकर्षक नेहरू शताब्दी के विश्लेषण में व्यवस्थित की गई स्थिति दर्शाने के लिए जरूरी समयोजन किए गए हैं।
- (ड). वित्त और विविध आय के मामले में, निवेशों पर ब्याज को विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अलग रखा गया है। वित्त और विविध व्यय के मामले में, ऋणों पर ब्याज, उपदान वीआरएस, फ्रिंज बेनिफिट टैक्स को अलग रखा गया है। पेंशन निधि के संबंध में, सीओपीटी ने वर्ष 2007-08 और 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के दौरान तत्संबंधी वार्षिक लेखों में रु० 51.07 करोड़ और रु० 37.18 करोड़ पर प्रतिवेदित पेंशन निधि में अंशदान के विपरीत वास्तविक पेंशन भुगतान रु० 50.88 करोड़ और रु० 48.10 करोड़ प्रतिवेदित किया है। सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक पेंशन भुगतान पूर्व अवधि के विश्लेषण के लिए सुविचारित किया गया है।
- (च). वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित अचल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड का मूल्य सुविचारित किया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों की सीमा तक स्वीकृत नहीं किया गया है, पहले स्पष्ट किए गए अनुसार केपेक्स के लिए लागू किए गए हैं।
- (छ). व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व की परिसंपत्तियों के रूप में निवल अचल परिसंपत्तियों का वर्गीकरण व्यवसाय परिसंपत्तियों के संदर्भ में ऊपर स्पष्ट किए गए संशोधन के अधीन सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया है।
- (ज). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पूर्ण प्रतिलिपि स्वीकृत किया गया था क्योंकि 13.5 मिलियन टन की अभिकल्प क्षमता के आधार पर क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक थी। वास्तविक आंकड़े भेजते समय, सीओपीटी ने आईजीटीपीएल द्वारा प्रहरित कंटेनर टर्मिनल को अलग रखते हुए 23.69 मिलियन टन पर पत्तन की अभिकल्प क्षमता भेजी है। सीओपीटी द्वारा अब प्रेषित अभिकल्प क्षमता के संदर्भ में क्षमता उपयोगिता वर्ष 2007-08 में 53.06 प्रतिशत और 2008-09 में 50.53 प्रतिशत परिगणित किया गया है। पत्तन ने क्षमता उपयोगिता की सीमा तक प्रतिलाभ पर दावा सीमित किया है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है। यही दृष्टिकोण हमारे विश्लेषण में अनुसरित किया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ क्षमता से संबंधित व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 7.4 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किया गया है।
- (झ). पत्तन ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क की वगूली वर्ष 2009-10 की अवधि के लिए भी जारी रखी हुई है। इस आदेश को कार्यान्वित किए जाने तक, वर्ष 2009-10 से संबंधित लगभग ग्यारह महीने खत्म हो चुके होंगे। इसलिए, यह उपयुक्त होगा कि पूर्व अवधि और भविष्य अवधि जिसके लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है, के लिए शेष एक माह की स्थिति के हिस्से के रूप में लागत विवरण में दर्शाई गई आनुपातिक ग्यारह माह की लागत स्थिति

पर विचार किया जाए। उपर्युक्त विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से किए गए संशोधन के अधीन सीओपीटी द्वारा यथा निर्धारित लागत स्थिति पर विचार किया गया है।

चूंकि यह विश्लेषण वर्ष 2009-10 के अनुमानों के आधार पर किया गया है, वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा के अधीन होगी। यदि संशोधित दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से ज्यादा भिन्नता पाई जाती है तो इसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

(ज.) पूर्व अवधि 2007-08 और 2008-09 के लिए, उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटे का सार निम्नवत् है:-

(रु० लाखों में)

वर्ष	प्रशुल्क में स्वीकृत की गई वृद्धि के प्रभाव पर विचार करने के बाद पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	उपर्युक्त समायोजनों के बाद वास्तविक आंकड़े
2007-08	(-) 608.63	(-) 3250.55
2008-09	(-) 223.55	(-) 6325.65
Sub Total	(-) 832.18	(-) 9576.20
2009-10 (11 माह)	--	(-) 9060.83
जोड़		(-) 18637.03

यह देखा गया है कि प्रहस्तिता यातायात के रूप में वास्तविक प्रत्यक्ष निष्पादन वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित स्थिति से 7 प्रतिशत ज्यादा है और वर्ष 2008-09 वास्तविक यातायात एवं अनुमानित स्थिति में 2 प्रतिशत की कटौती दर्शाता है। वास्तविक आय एवं अनुमानित स्थिति में भिन्नता भी दो वर्षों के लिए (+)/(-) 20 प्रतिशत से कम पाई गई है। दोनों वर्षों के लिए प्रचालन लागत अनुमानित स्थिति की अपेक्षा लगभग 25 प्रतिशत से 30 प्रतिशत अधिक पाई गई है।

यह देखा गया है कि वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक आंकड़े और वर्ष 2009-10 (11 महीने की अवधि) के अनुमान नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पर विचार किए गए रु० 119.30 करोड़ का प्रचालन नुकसान दर्शाते हैं। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्व अवधि के दौरान घाटे के समायोजन के लिए कोई दावा नहीं किया है। जैसाकि बाद में देखा जा सकता है, पूर्व नुकसानों के लिए उपलब्ध करवाए बिना भी, अपेक्षित प्रशुल्क वृद्धि अधिक होगी। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानित व्ययों और वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए वास्तविक स्थिति में भिन्नता मुख्य रूप से अनुरक्षण निकर्षण लागत में रु० 4384 लाख तक वृद्धि और महंगाई भत्ते के 50 प्रतिशत के आमेहन तथा वर्ष 2007-08 में दिए गए मजदूरी संशोधन प्रभाव के कारण रु० 1994 लाख तक वेतनों और मजदूरी में बढ़ोतरी की वजह से है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि एमओयू के अनुसार बीपीसीएल द्वारा प्रचालित एकल बॉय भूरिंग को ऑफर की गई घटाई गई घाटशुल्क के कारण (अर्थात् दरमान में निर्धारित रु० 65 प्रति टन के विपरीत रु० 25 प्रति टन) आय में रु० 1840 लाख की कटौती की गई है जिसपर पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भेजे गए अनुमानों के समय सुविचारित नहीं किया गया था। वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों में भिन्नता के मुख्य कारण स्पष्ट करते हुए पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों के मद्देनजर, और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन क्षमता अवधि के दौरान उपयोग की गई है (अर्थात् वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान लगभग 50 प्रतिशत से 58 प्रतिशत), यह जरूरी नहीं पाया गया है कि भविष्य अवधि में निर्धारित नुकसान का समायोजन किया जाए और कम उपयोग की गई क्षमता के प्रभाव से उपयोक्ताओं पर अनावश्यक बोझ डाला जाए।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वर्ष 2006-07 के अनुमान पूर्व अवधि विश्लेषण के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए थे। वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों की समीक्षा दर्शाती है कि वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों से बहुत ज्यादा भिन्न नहीं है और भिन्नता (+)/(-) 20 प्रतिशत से कम है।

- (xii). ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, समग्र पत्तन के लिए और भविष्य अवधि के लिए विभिन्न मुख्य गतिविधियों के लिए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 (क) से (घ) रूप में संलग्न किए गए हैं। समग्र पत्तन की मुख्य गतिविधियों के सारबद्ध परिणाम निम्नवत् हैं:-

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रु० लाखों में)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (रु० लाखों में)				निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	कुल 2009-10 (एक माह), 2010-11 और 2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	
1.	समग्र पत्तन	19690	20770	21875	-9885	-12696	-12614	-26134	50.20%	61.12%	57.40%	-58.88%
2.	पत्तन और गोदी सुविधा	7450	8345	8615	-12569	-14740	-15261	-31049	168.7%	176.6%	177.1%	176.60%
3.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	9318	10702	11637	3392	4585	5362	10230	43.4%	61.0%	71.1%	65.13%
4.	संपदा	2922	1722	1722	-707	-2540	-2715	-5315	-24.2%	147.5%	157.6%	144.09%
5.	संपदा गतिविधि के अलावा समग्र पत्तन	16768	19048	20253	-9177	-10155	-9899	-20819	54.73%	53.31%	48.88%	-51.16%

- (क). इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि पत्तन संपदा का सर्वोत्तम और व्यावसायिक रूप से दोहन किया जाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व के प्रमुख कार्य को अनुपूरक कर सके। संपदा गतिविधि का लागत विवरण घाटा स्थिति प्रकट करता है। पत्तन अनुमोदित मूल्यांकनकर्ता की संशोधित रिपोर्ट के आधार पर इसके पट्टा किरायों के संशोधन के लिए पृथक पुनर्विचार प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत है जिसपर अलग से कार्यवाही की जाएगी। संपदा को छोड़कर लागत स्थिति इस विश्लेषण के लिए सुविचारित की गई है।

संपदा गतिविधि को छोड़कर समग्र पत्तन के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति काफी घाटा दर्शाती है। पूरी तरह से, सभी स्वीकार्य लागत और

अनुमति-योग्य प्रतिलाभ को लेखांकित करने के बाद वर्ष 2009-10 (मार्च 2010 के एक माह के लिए अनुपातिक रूप में), 2010-11 और 2011-12 के लिए कुल घाटा रु0 208.19 करोड़ है। यह वर्तमान प्रशुल्क पर अनुमानित मार्च 2010 से मार्च 2012 के अंत तक की अवधि के लिए प्रचालन आय का 51.16 प्रतिशत का औसत निवल घाटा परिगणित होता है। निवेश पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने से पहले भी लागत विवरण रु0 123 करोड़ का प्रचालन घाटा दर्शाता है। लागत विवरण द्वारा दर्शाई गई समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर, यह सीओपीटी के प्रशुल्क में ऊर्ध्वमुखी संशोधन का मामला है।

- (ख). कई पत्तन उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि पर आपत्ति उठाई है मुख्य रूप से पहले से उच्च पत्तन लागत और यातायात के विपथन के भय के कारण। इस प्राधिकरण को यह कार्य पत्तन उपयोक्ताओं के हितों और सेवा प्रदाता की व्यवहार्यता को संतुलित रखते हुए करना होगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत जमा दृष्टिकोण की अनुशंसा करते हैं और पत्तन की लागत स्थिति बहुत ज्यादा घाटा प्रकट किया है, पत्तनको निवेश पर प्रतिलाभ पर विचार किए बिना भी। आधुनिक व्यय पूर्वानुमान के लिए हमारी कोशिश और भविष्य के लिए उन्हें बचाए रखने की बजाय राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के तत्काल उपयोग पर विचार करने के बाद भी यह स्थिति प्रकट हुई है।

जैसाकि बाद में देखा जा सकता है, प्रशुल्क में वृद्धि घाटे के केवल एक हिस्से को कवर करने के लिए स्वीकृत की गई है।

ऐसी वित्तीय स्थिति के कई कारण हैं। पहले उपलब्ध पीओएल से अन्य गतिविधियों को प्रति-सहायिकी के प्रवाह ने प्रचालनों के लगभग 80 प्रतिशत के एसबीएम में स्थानांतरण के साथ प्रभावित किया है। क्षमता का पूरा उपयोग नहीं किया जा रहा है। हालांकि पत्तन ने पीपीपी प्रकार के माध्यम से विस्तार के लिए कई सही निर्णय लिए थे, परंतु वित्तीय असर संभवतः केवल अगले प्रशुल्क चक्र में ही महसूस किया जा सकेगा। मैनपावर का युक्तिकरण और डटम का संशोधन अभी पूरा नहीं किया गया है। इसलिए, अब असाधारण स्थिति प्रकट हो गई है और जमीनी हकीकतों और लिजेसी लागतों को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता। यह प्राधिकरण सीओपीटी से आग्रह करता है कि व्यय को कम करने के लिए प्रभावी कदम उठाए जाएं और परिसंपत्ति उपयोग में सुधार लाया जाए। इसके क्षेत्राधिकार के अधीन बृहत् संपदा का व्यावसायिक दृष्टि से पूरा दोहन किया जाना चाहिए। इस समय प्रशुल्क वृद्धि अपरिहार्य है, इससे पोत की बढ़ोतरी प्रभावित नहीं होगी। इस प्राधिकरण को भली प्रकार ज्ञात है कि अब निर्धारित की गई दरें अधिकतम स्तर हैं और पत्तन न्यास दरों को कम करने के लिए अपने विवेकाधिकार का इस्तेमाल कर सकता है। यह उम्मीद की जाती है कि पत्तन न्यास मात्रा बढ़ोतरी को प्रोत्साहित करने के लिए व्यावसायिक विचारों के आधार पर न्यायपूर्वक अपने विवेक का इस्तेमाल करेगा।

- (ग). पत्तन ने कुछ मदों को छोड़कर घाटशुल्क में यथार्थता बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। इसने मौजूदा यातायात को बनाए रखने के लिए और ट्रेड संवर्धन उपाय के रूप में कुछ कार्गो मदों जैसे ताप कोयला अन्य कोयला, रेत, पत्थर, चीनी, आदि की घाटशुल्क दर में कमी करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित कटौती की वित्तीय विवीक्षा निर्दिष्ट नहीं की गई है क्योंकि पत्तन को इकाई दर में प्रस्तावित कटौती से इन कार्गो मदों की मात्रा में बढ़ोतरी होने की उम्मीद है। हालांकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण वर्ष 2009-10 (मार्च 2010 से) से 2011-12 अवधि के लिए रु0 10230 लाख का अधिशेष दर्शाता है, परंतु यह मुख्य रूप से तदनुसूची अवधि के लिए राजस्व रूप में आईजीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी का हिस्सा अर्थात् रु0 7409 लाख जोड़े जाने और पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण के अनुसार पीओएल गतिविधि में दर्शाए गए अधिशेष के कारण भी है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण के अनुसार सामान्य कार्गो गतिविधि घाटा दर्शाती है। चूंकि समग्र पत्तन वर्तमान प्रशुल्क चक्र के अधीन सभी वर्षों के लिए और पूर्व अवधि के लिए भी निवल घाटे की स्थिति दर्शाता है, वर्तमान प्रशुल्क में कोई और कटौती करना उपयुक्त नहीं होगा क्योंकि इससे घाटे की स्थिति और बढ़ेगी जिसका बोझ किसी अन्य क्षेत्र पर पड़ेगा। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसलिए सीओपीटी व्यावसायिक विचार के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर में कमी कर सकता है।

पत्तन ने रक्षा सामग्रियों पर घाटशुल्क दर वर्तमान रु0 93.25 से बढ़ाकर रु0 180 प्रति टन अर्थात् 93 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है जिससे उच्चतर शामिल जोखिम, संवर्धनात्मक लागतों जैसे विशेष अग्निशमन सेवाएं, सुरक्षा प्रणाली की अतिरिक्त तैनाती, पृथक भंडारण स्थान आदि के मददेनजर अतिरिक्त लागतों को पूरा किया जा सके। पत्तन ने दरों में प्रस्तावित वृद्धि को औचित्यपरक ठहराने के लिए संवर्धनात्मक लागत का कोई लागत विश्लेषण नहीं भेजा है। चूंकि सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि पत्तन द्वारा घाटे में बताई गई है, इसलिए रक्षा सामग्रियों के घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकृत की गई है परंतु अन्य पोत संबंधित प्रशुल्क मदों के लिए यथा प्रस्तावित वर्तमान प्रशुल्क में 40 प्रतिशत की वृद्धि तक। स्वीकृत वृद्धि के लेखा पर अतिरिक्त आय का निर्धारण नहीं किया जा सकता क्योंकि पत्तन ने न तो अगले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित इस कार्गो मद की मात्रा भेजी है न ही उपयुक्त निर्धारण के लिए पूर्व अवधि के ब्यौरे उपलब्ध करवाए गए हैं।

- (घ). वास्तविक रूप में, केवल एक ही आधार, पोत संबंधित गतिविधि अवधि वर्ष 2009-10 (मार्च 2010 से) से मार्च 2012 तक के लिए कुल निवल घाटा रु0 31049 लाख दर्शाती है। यह 176.60 प्रतिशत का औसत निवल घाटा परिगणित होता है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में रु0 10230 लाख की कुल अधिशेष पोत संबंधित गतिविधि में घाटे को आंशिक रूप से प्रतिसहायिकी प्रदान करता है और अभी भी रु0 20819 लाख का घाटा रह जाता है।

पत्तन ने सामान्य रूप से पोत संबंधित प्रभारों में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसने वर्तमान छह स्लैबों के स्थान पर पोतों की प्रत्येक श्रेणी के लिए एकल स्लैब के साथ बर्थ किराया युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। यह बताया गया है कि ज्यादातर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने कहा है कि वर्तमान पोत संबंधित प्रभाव पड़ोसी पत्तनों के तुलना में पहले से बहुत ज्यादा हैं और इसलिए पोत संबंधित प्रशुल्क में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धिपर कड़ी आपत्ति व्यक्त की है। कार्गो गतिविधि से प्रति-सहायिकी स्वीकृत करने और भारी निकर्षण व्यय के हिस्से पर कोई प्रतिलाभ स्वीकृत नहीं करने के अलावा निकर्षण व्ययों के एक हिस्से की पूर्ति के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति समायोजित करने के बाद भी पोत संबंधित गतिविधि में दर्शाए गए रु0 20819 लाख के भारी घाटे के मददेनजर, सभी वर्तमान पोत संबंधित प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित 40 प्रतिशत की वृद्धि बर्थ किराये और अन्य संशोधनों जो अनुवर्ती विश्लेषण में स्पष्ट किए गए हैं, को छोड़कर अनुमानित की गई है।

- (ङ). संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित किए जाने वाले आईसीटीटी टर्मिनल के लिए पृथक और उच्चतर पोत संबंधित दरों जैसे पत्तन देयताएं, पाइलटेंज, बर्थ किराया, आदि का प्रस्ताव किया है। वर्तमान पोत संबंधित प्रशुल्क में आईसीटीटी में प्रहस्तित पोतों के लिए, पोतों/बर्थों की अन्य श्रेणियों के लिए प्रस्तावित 40 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत, 50 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने चैनल की गहराई बनाए रखने पर अतिरिक्त लागत की वसूली के लिए, आईसीटीटी में आने वाले पोतों के लिए प्रशुल्क का पृथक उच्चतर प्रस्तावित किया है। पत्तन ने प्रस्तावित भिन्न-भिन्न प्रशुल्क को सही ठहराने के लिए पोतों की इस श्रेणी को सेवाएं प्रदान करने की लागत दर्शाने के लिए कोई लागत विश्लेषण नहीं भेजा है। यह उल्लेखनीय है कि आईसीटीटी परियोजना के लिए भारी निकर्षण लागत संबंधी लागत का लगभग 77 प्रतिशत सरकार द्वारा वित्तपोषित किया गया है। इस कार्यवाही में सुविचारित राजस्व मॉडल में, स्पष्ट किए गए कारणों के लिए, आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी का हिस्सा अनुमानित बड़े हुए अनुरक्षण निकर्षण व्ययों की पूर्ति में चला जाएगा। जैसाकि पत्तन द्वारा स्वीकार किया गया है, आईसीटीटी एक महत्वपूर्ण परियोजना है और पोतांतरण टर्मिनल के रूप में, इसकी सफलता काफी हद तक सेवा की गुणवत्ता और प्रतिस्पर्धी मूल्य-निर्धारण पर निर्भर करेगी। इस स्थिति को स्वीकार करते हुए, यह दोहराया जा सकता है कि आईसीटीटी में कंटेनर प्रहस्तर प्रभार, जो 2009 में निर्धारित किए गए थे, प्रारंभिक चरण में संशोधित किए गए थे। पोत संबंधित प्रभार निर्धारित करते समय भी इसी लय को बनाए रखना जरूरी है। ऐसी स्थिति में, और प्रस्तावित उच्चतर प्रशुल्क को तर्कसंगत ठहराने के लिए पत्तन द्वारा कोई लागत विश्लेषण नहीं भेजे जाने की वजह से भी, यह प्राधिकरण ऐसी स्थिति में आईसीटीटी के लिए पृथक उच्चतर पोत संबंधित प्रशुल्क की वसूली के लिए प्रस्ताव स्वीकार नहीं कर सकता। यदि यह बहुत जरूरी हो जाता है तो पत्तन आईसीटीटी के

लिए निर्धारित की जाने वाली भिन्न दर, यदि कोई हो, को तर्कसंगत ढहाने के लिए लागत व्ययों के साथ भली प्रकार विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आ सकता है।

- (च). पोत संबंधित प्रशुल्क अर्थात् सिंगल बॉय मूरिंग में आने वाले कच्चे तेल के टैंकरों के लिए पत्तन देयताएं और पाइलटेज संशोधित प्रस्तावित दरमान में अलग-से प्रस्तावित किए गए हैं। प्रस्तावित पत्तन देयताएं पत्तन के तेल बर्थों में आने वाले टैंकर पोतों के लिए निर्धारित के समान हैं। यह एसबीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय आदेश सं. टीएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार है।

मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने एसबीएम प्रचालनों के सदर्थ में वर्तमान पाइलटेज शुल्क और पुल बैंक प्रभारों को जारी रखने का प्रस्ताव किया था। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसबीएम प्रचालनों के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, उस समय मौजूद पाइलटेज सेवा पत्तन द्वारा कोई लागत व्यय नहीं भेजने की वजह से जारी रखने की अनुमति दी गई थी और शर्त लगाई गई थी कि अगले संशोधन के दौरान भली प्रकार विश्लेषित प्रस्ताव सांख्यिक किया जाएगा। यह उल्लिखित किए जाने पर कि एसबीएम प्रचालनों के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय, यह निर्णय किया गया था कि इसे दरमान के सामान्य संशोधन के साथ पाइलटेज शुल्क एवं पुल बैंक प्रभार की समीक्षा की जाएगी, पत्तन ने बाद में पाइलटेज शुल्क के लिए दर निर्धारित करने और पुल बैंक प्रचालनों की दरों की समीक्षा के लिए एसबीएम प्रचालनों के पृथक् लागत विवरण भेजे थे। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण के सदर्थ में, निम्नलिखित कमियां पाई गई थीं—

- (i). उपरिवाच्य टग किराया प्रभार के 10 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। पत्तन के सामान्य उपरिवाच्यों से इतर की हिस्सेदारी एसबीएम में पुल बैंक और पाइलटेज सेवा ऑफर करने के लिए लागत की निर्धारित करने के लिए स्वीकार नहीं की गई है। पत्तन की अन्य सामान्य परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ और प्रासंगिक पोत संबंधित परिसंपत्तियां एसबीएम गतिविधि को आवंटित नहीं की गई हैं।

यदि इस स्थिति को पुल बैंक प्रचालनों के लिए यह मानते हुए स्वीकार किया जाता है कि यह नई सेवा है, एसबीएम में पत्तन द्वारा ऑफर की गई पाइलटेज सेवाओं के लिए, इससे इंकार नहीं किया जा सकता कि एसबीएम में आने वाले पोतों को सामान्य उपरिवाच्यों और सामान्य परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ और प्रासंगिक पोत संबंधित परिसंपत्तियों के लिए अपनी हिस्सेदारी का योगदान करने की जरूरत है। यदि सामान्य उपरिवाच्यों द्वारा सामान्य परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ एसबीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज सेवा के लिए इकाई दर के निर्धारण के लिए आवंटित नहीं किए जाते हैं तो इसका अर्थ होगा कि अन्य पोत उस सीमा तक ज्यादा योज के नीचे हैं।

- (ii). वर्ष 2009-10 के लिए एसबीएम प्रचालन हेतु अनुमानित कुल लागत जमा 16 प्रतिशत प्रतिलाभ दो गतिविधियों अर्थात् पाइलटेज सेवा और पुल बैंक प्रचालनों से बराबर-बराबर वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। तत्संबंधी दो सेवाएं प्रदान करने के लिए टगों के इस्तेमाल के घंटों की संख्या के रूप में शामिल प्रभार कुल लागत का आवंटन करने के लिए सुविचारित नहीं किए गए हैं।
- (iii). इस प्राधिकरण ने दिसम्बर 2008 के प्रशुल्क आदेश में पत्तन को सलाह दी थी कि पत्तन के अन्य प्रचालनों के लिए टग के उपयोग को मान्यता दी जाए जब एसबीएम द्वारा उपयोग नहीं किया जाता है। पत्तन ने वर्तमान प्रस्ताव में इस बिन्दु को स्वीकार नहीं किया है।

उपरोक्त अंतराओं के मद्देनजर, पत्तन को सलाह दी जाती है कि पाई गई कमियां को संबोधित करते हुए अगले प्रशुल्क संशोधन के समय भली प्रकार विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आए। वर्तमान कार्यवाही में, एसबीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क और पुल बैंक प्रचालनों के लिए इकाई दर में बदलाव करने हेतु पत्तन द्वारा प्रेषित गणना नीचे स्पष्ट किए गए अनुसार संशोधित की गई है। पत्तन ने यह कार्यवाही केवल वर्ष 2009-10 के लिए की है। हमारे विश्लेषण में,

दर पत्तन द्वारा वर्ष 2009-10 (मार्च 2010 से) से 2011-12 के लिए प्रेषित अनुमानों के आधार पर, नीचे स्पष्ट किए गए संशोधन के अधीन, निर्धारित की गई है:-

- (i). पत्तन ने पुष्टि की है कि एसबीएम में प्रहस्तित किए जाने वाले विदेशी और तटीय दोनों पोतों और पोत के जीआरटी की संख्या बीपीसीएल-कोचीन रिफाइनरीज लिमिटेड द्वारा प्रेषित ब्योरो पर आधारित है जिसपर पूर्णतः विश्वास किया गया है।
- (ii). प्रचालन लागत के अधीन सभी मदों (टग किराया प्रभार को छोड़कर जिसके लिए पत्तन द्वारा पृथक किराया करार किया गया है) में पत्तन द्वारा सुविचारित 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के विपरीत 5.8 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है। ईंधन लागत का अनुमानन प्रत्येक बर्थ के दौरान पोत यातायात अनुमानन में वृद्धि के लिए समायोजित किया गया है।
- (iii). इस गतिविधि के लिए आबंटित पोत यातायात प्रबंधन प्रणाली पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है परन्तु प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर।
- (iv). पाइलटेज सेवाओं के लिए इकाई दर में विपथन हेतु, पाइलटेज गतिविधि के लिए वर्ष 2008-09 में पत्तन द्वारा आबंटित सामान्य उपरिव्यय आधार रूप में लिए गए हैं और उपयुक्त वार्षिक वृद्धि दी गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित सांख्यिकी ब्योरो के अनुसार, वर्ष 2008-09 के दौरान एसबीएम में प्रहस्तित पोतों के जीआरटी की वर्ष के दौरान प्रहस्तित कुल पोतों में हिस्सेदारी 30 प्रतिशत है। यह महसूस किया गया था कि पत्तन की पाइलटेज गतिविधि के अधीन पत्तन द्वारा आबंटित सभी सामान्य उपरिव्यय एसबीएम गतिविधि के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकते। परन्तु किसी अन्य आधार के अभाव में, पाइलटेज गतिविधि के अधीन सामान्य उपरिव्ययों का केवल 20 प्रतिशत एसबीएम के अधीन पाइलटेज गतिविधि के लिए आबंटित किया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2009-10 में पाइलटेज गतिविधि के लिए पत्तन द्वारा आबंटित निवल अचल परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ आधार रूप में लिया गया है और उसका 20 प्रतिशत सामान्य परिसंपत्तियों के लिए एसबीएम गतिविधि को आबंटित किया गया है।
- (v). हमारी गणना के आधार पर, पुल बैंक सेवा से वसूल किया जाने वाला कुल अनुमानित राजस्व मात्र 2010 से मार्च 2012 अवधि के लिए रु0 1369.29 लाख होता है।

पत्तन द्वारा मौजूदा प्रशुल्क 560.25 अमेरिकी डॉलर से बढ़ाकर 601.25 अमेरिकी डॉलर प्रति टग घंटा प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया गया है। सीओपीटी द्वारा निर्धारित इकाई दर 17 दिसम्बर 2008 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण पर आधारित है। यह उल्लेखनीय है कि प्रारंभिक निर्धारण के दौरान सीओपीटी द्वारा अनुमानित लागत जमा प्रतिलाभ अद्यतन करने के बावजूद, पुल बैंक प्रचालन के लिए पत्तन द्वारा निर्धारित इकाई दर मुख्य रूप से विदेशी तथा तटीय पोत यातायात के हिस्सेदारी में बदलाव के कारण वृद्धि दर्शाती है।

इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए और पत्तन द्वारा प्रेषित पुल बैंक घंटों के आधार पर परन्तु मार्च 2010 से मार्च 2012 तक की प्रशुल्क चक्र अवधि के लिए अनुमानित संशोधित लागत जमा प्रतिलाभ पर, विदेशी पोत के लिए इकाई दर प्रति टग प्रति घंटा 606.56 अमेरिकी डॉलर परिगणित होता है। पत्तन ने विदेशगामी पोत के लिए डॉलर मूल्यवर्धित दर पर पहुंचने के लिए 1 अमेरिकी डॉलर = रु0 48 की विनिमय दर लागू की है। विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रु0 45.735 है जिसे हमारी गणना में सुविचारित

किया गया है। तदनुसार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित 601.25 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा के विपरीत विदेशगामी पोत के लिए संशोधित दर 606.56 प्रति टग प्रति घंटा परिगणित की गई है। तटीय पोत के लिए दर पत्तन द्वारा अनुमानित रु0 17316 के विपरीत रु0 16645 प्रति टग प्रति घंटा पर निर्धारित की गई है। अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क में वृद्धि विदेशगामी पोत के लिए 8.3 प्रतिशत और तटीय पोत के लिए 2.2 प्रतिशत है।

हमारी गणना के आधार पर, पाइलटेज सेवा से वसूल किया जाने वाला कुल राजस्व मार्च 2010 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए रु0 2220.11 लाख होता है और इकाई दर पत्तन द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के आधार पर और बीपीसीएल से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर प्रेषित पोतों के जीआरटी पर विचार करते हुए 0.4259 प्रति जीआरटी परिगणित होती है।

पत्तन की गणना के आधार पर पाइलटेज शुल्क की इकाई दर 0.302 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी है। पत्तन ने 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए आधार दर रूप में 0.302 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी पर पाइलटेज शुल्क की इकाई दर अंगीकृत करने और प्रथम दो स्लैबों के लिए इकाई दरों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। आधार दर से ऐसी वृद्धि प्रथम दो स्लैबों में पोतों की संख्या और पोतों के औसत जीआरटी के संदर्भ में पत्तन द्वारा किए गए किसी विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं की गई है। इसलिए, प्रथम दो स्लैबों के लिए बढ़ी हुई दर निर्धारित करने का कोई औचित्य नहीं है जब औसत लागत आधारित पर 0.4249 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी परिगणित होती है। यह स्वीकार किया गया है कि दिशानिर्देश पाइलटेज शुल्क को तीन स्लैबों में निर्धारित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। परंतु वर्तमान मामले में, यह स्वीकार करते हुए कि वसूल किया जाने वाला प्रशुल्क एकल उपयोक्ता अर्थात् बीपीएसएल से आना है, तो ऐसे में उसे किसी अलाभकारी स्थिति में नहीं लाया जा सकता भले ही यदि एकल दर निर्धारित की जाती है। जहां तक पत्तन का संबंध है, निर्धारित एकल दर इसकी लागतों को पूरा करेगी। ऐसी स्थिति में, पाइलटेज शुल्क विदेशगामी पोत के लिए 0.4249 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी और तटीय पोत के लिए रु0 11.69 प्रति जीआरटी निर्धारित किया गया है। संशोधित दरों का अर्थ विदेशगामी पोतों के लिए 6 प्रतिशत वृद्धि और पाइलटेज शुल्क में 60000 जीआरटी से अधिक के तटीय पोत के लिए 8.7 प्रतिशत वृद्धि अंतरिम व्यवस्था के रूप में प्रारंभिक प्रशुल्क में जारी रखने की अनुमति प्रदान करना होगा। 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए, संशोधित दर का अर्थ 24 प्रतिशत से 25 प्रतिशत कटौती और 30000 से 60000 जीआरटी के बीच के पोतों के लिए प्रभाव वर्तमान प्रशुल्क में 5 प्रतिशत से 7 प्रतिशत की कटौती होगी। इस तरह, अधिकांश श्रेणियों के लिए, इसका अर्थ कटौती और 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए वृद्धि पोतों की अन्य श्रेणियों के लिए पाइलटेज शुल्क में प्रदान की गई 40 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में काफी कम है।

पुल बैंक और पाइलटेज के लिए एसपीएन के संशोधित प्रशुल्क के समग्र प्रभाव का परिणाम वर्ष 2009-10 (मार्च, 2010), 2010-11 और 2011-12 के दौरान अनुमानित आय में रु0 1.65 करोड़ की कटौती होगी।

सिंगल प्वाइंट मूरिंग पर प्रचालनों से संबंधित लागत विवरण की प्रति अनुबंध-11 रूप में संलग्न की गई है।

- (छ). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 6.5.1 नहीं उपलब्ध करवाई गई सेवाओं/सुविधाओं के प्रमुख घटकों के लिए कटौती के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थों को समूहित करते हुए बर्थ किराया प्रभारों का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। इसके अलावा, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 6.10 एकल स्लैब में बर्थ किराये के निर्धारण की अपेक्ष करता है।

पत्तन ने प्रारंभिक प्रस्ताव में समान सुविधाओं वाले बर्थों के समूह के लिए छह स्लैबों में निर्धारित वर्तमान बर्थ किराये के विपरीत सभी बर्थों के लिए एकसमान बर्थ किराया दर का प्रस्ताव किया था। सीओपीटी का प्रस्ताव न केवल वर्तमान बर्थ किराया प्रभारों में स्पष्ट वृद्धि है अपितु तुलनीय सुविधाओं के साथ बर्थों के समूहन को नजरअंदाज करना भी है। प्रस्तावित बर्थ किराये के परिणामस्वरूप विभिन्न स्लैबों/बर्थों के समूह के लिए वर्तमान बर्थ किराया प्रभारों में 99 प्रतिशत से 400 प्रतिशत की वृद्धि है। सीओपीटी से विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और मुरुगांव पत्तन न्यास के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार प्रभाव को कम करने के लिए उपयुक्त स्लैब ढांचे का प्रस्ताव करने का अनुरोध किया गया था। पत्र दिनांक 28 अक्टूबर 2009 द्वारा पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए एकल स्लैब में बर्थ किराया दर का प्रस्ताव किया है परंतु प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार और पोत की वर्तमान श्रेणियों पर प्रस्तावित प्रशुल्क का प्रभाव विश्लेषण नहीं भेजा गया था। कई बार अनुरोध करने के बाद, पत्तन ने बर्थ किराये के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क की समीक्षा की है और 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर तीन टियर स्लैबों में संशोधित युक्तियुक्त बर्थ किराया प्रशुल्क ढांचा भेजा है।

चूंकि एक ही बार में एकल स्लैब बर्थ किराये की शुरुआत से ज्यादातर पोतों पर विशेष प्रभाव पड़ने की संभावना है, इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासंगिक प्रावधान चरणों में लागू किए जाने की जरूरत है। यह उपयुक्त पाया गया है कि प्रशुल्क बोझ को कम करने के लिए धीरे-धीरे युक्तिकरण किया जाए। यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों से छूट प्रदान की है और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और मुरुगांव पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तन न्यासों में दो या तीन स्लैबों में युक्तिसंगत बर्थ किराया भी निर्धारित किया है।

युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचे पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने पहले वर्तमान छह टियर स्लैबों को तीन स्लैबों में उपयुक्ततः मिलाते हुए औसत बर्थ किराया दर निर्धारित की है। यह कार्यवाही बर्थों के प्रत्येक समूह के लिए और विदेशी तथा तटीय पोत के लिए अलग-अलग की गई है। प्रत्येक युक्तिसंगत स्लैब के अधीन ऐसे निर्धारित औसत बर्थ किराया दर में पत्तन द्वारा संशोधित दर पर पहुंचने के लिए 40 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। सीओपीटी द्वारा की गई बर्थ किराये की गणना में त्रुटि प्रतीत होती है कि औसत बर्थ किराया दर पर पहुंचने के समय प्रत्येक स्लैब के अधीन पोतों की संख्या को इसने मान्यता नहीं दी है। सीओपीटी द्वारा प्रेषित बर्थ किराये की गणना उस सीमा तक संशोधित की गई है।

यह देखा गया है कि चौथे और पांचवें स्लैब अर्थात् 15001 जीआरटी से 30000 जीआरटी और 30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी पोतों के लिए वर्तमान दरमान में निर्धारित बर्थ किराया स्ट्रीम बर्थ के अलावा सभी बर्थों के लिए एकसमान है। ऐसी स्थिति में, युक्तिसंगत बर्थ किराया के निर्धारण के लिए हमारे विश्लेषण में द्वितीय स्लैब के लिए दर पर पहुंचने के लिए इन दो स्लैबों को आमेलित किया गया है और अंतिम स्लैब के लिए दर 60000 जीआरटी से अधिक के पोत के लिए है।

युक्तिसंगत बर्थ किराया ढांचे पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा किया गया विश्लेषण चुनिंदा पोतों के लिए है और वर्ष 2008-09 के दौरान प्रहस्तित सभी पोतों को नहीं लिया गया है। ऊपर पाए गए अन्तर के बावजूद, यह स्वीकार करते हुए कि यह कार्यवाही केवल प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को कम करने के उद्देश्य से तार्किक आधार पर युक्तिसंगत बर्थ किराया ढांचे पर पहुंचने के लिए नहीं है, पत्तन द्वारा प्रेषित गणना पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए संशोधन के अधीन इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है। चूंकि प्रशुल्क ढांचे में युक्तिकरण से अन्य महापत्तनों में किए गए विश्लेषण के आधार पर कुछ अतिरिक्त राजस्व

बढ़ सकता है, इसलिए वर्तमान स्लैबों को मिलाने के बाद औसत बर्थ किराया राजस्व प्रति जीआरटी में वृद्धि पत्तन द्वारा प्रस्तावित 40 प्रतिशत की बजाय 30 प्रतिशत तक सीमित की गई है। तटीय पोत के लिए दर विदेशी पोत के लिए अनुसूचित दृष्टिकोण के आधार पर निर्धारित की गई है। ऐसी निर्धारित दर का निम्नतर और इस तटीय श्रेणी के लिए लागू रियायत के बाद विदेशी पोत के लिए युक्तिसंगत बर्थ किराया निर्धारित किया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि अगस्त 2006 में आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय, आईजीटीपीएल ने दावा किया था कि बर्थ किराया प्रभार आईसीटीटी प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल के प्रशुल्क का हिस्सा होना चाहिए क्योंकि बर्थ का निर्माण आईजीटीपीएल द्वारा किया गया है। तथापि, सीओपीटी ने आईजीटीपीएल के इस दावे का विरोध किया है और कहा है कि खंड 4.1(क) के अनुसार आईजीटीपीएल आईसीटीटी में प्रदत्त सेवाओं के लिए केवल कंटेनर संबंधित प्रभार वसूल कर सकता है। लाइसेंस करार के खंड 4.1(ख) में आगे मामला स्पष्ट किया गया है कि सभी पत्तन देयताएं, पाइलटेज, बर्थ किराया और अन्य पोत संबंधित प्रभार लाइसेंसदाता द्वारा प्रदत्त ऐसी सेवाओं के लिए लाइसेंसदाता (कोचीन पत्तन) को प्रोद्भूत होंगे।

इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल दिनांक 5 अगस्त 2009 द्वारा आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय आईसीटीटी प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल के दरमान में बर्थ किराया निर्धारित नहीं किया है। सीओपीटी और आईजीटीपीएल दोनों को लाइसेंस करार में दिए गए तरीके से अपने बीच के मुद्दों को हल करने की सलाह दी गई है। विवाद के बावजूद, आईसीटीटी प्रचालनों के लिए बर्थ किराया सीओपीटी के दरमान में निर्धारित किया गया है जो देखा जा सकता है क्योंकि यह प्राधिकरण इस मुद्दे पर निर्णय कर रहा है। यदि इस संबंध में पत्तन और आईजीटीपीएल के बीच विवाद हल हो जाता है और यह स्थापित हो जाता है कि बर्थ किराया प्रभार प्रचालक द्वारा एकत्र किए जाएंगे, तब आईजीटीपीएल और सीओपीटी दोनों के दरमान में उपयुक्त संशोधन किए जाएंगे।

(ज). अनुमोदित किए जाने वाले संशोधित प्रशुल्क पर निवल अतिरिक्त आय और क्रूज पोत को रियायत वापस लेने के राजस्व प्रभाव पर भी विचार करते हुए, सीएफएस गतिविधियों के लिए प्रस्तावित दरों में संशोधन जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है, एसपीएम प्रचालनों के लिए संशोधित प्रशुल्क वर्ष 2009-10 (केवल मार्च, 2010), 2010-11 और 2011-12 के लिए ₹0 49.90 करोड़ का अनुमान लगाया गया है। इसमें अभी तक ₹0 158.28 करोड़ का घाटा है। यह स्वीकार करना होगा कि निम्नलिखित मदों से पत्तन को होने वाली संभावित अतिरिक्त आय पत्तन से विशिष्ट सूचना के अभाव में वित्तीय मॉडल में स्वीकार नहीं किए गए हैं:

- (i). आरजीसीटी में प्रहस्तन की संभावना वाले कार्गो से यातायात और आय जब टर्मिनल पत्तन को वापस किया जाता है।
- (ii). संशोधित मैनिंग मान के कार्यान्वयन की वजह से कर्मचारी लागत में कटौती संभव है।
- (iii). अगले तीन वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा किए जाने वाले लागत नियंत्रण उपायों का प्रभाव।
- (iv). मेनलाइन कंटेनर पोतों को पोत संबंधित प्रभारों में रियायत वापस लेने का वित्तीय प्रभाव।
- (v). कार्य विभाग में शुद्धिकरण का सही प्रभाव।
- (vi). शुद्धिकरण क्षेत्र में शुरू किए गए प्रशुल्क के संशोधन के कारण अतिरिक्त राजस्व।
- (vii). कुछ अन्य मदों के लिए वर्तमान यथापूर्व दर की बजाय रक्षा सामग्रियों, मोटर कल/मोटर वाहनों के लिए घाटशुल्क दर, निर्धारित पृथक घाटशुल्क दर, निर्धारित विभिन्न घाटशुल्क दर में स्वीकृत वृद्धि, सूची से विभिन्न कार्गो की लागतों में वर्तमान में घाटशुल्क से छूट प्रभाव है।
- (viii). अंतरण भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर आवंटित किए जाने वाले भूखंड के लेखा पर राजस्व विधीकरण।
- (ix). निर्धारित मेहराब अंतर्गती के संदर्भ में पत्तन प्रस्तावित प्रशुल्क पहले से ही वसूल कर रहा है जोकि वर्तमान आधार पर वर्तमान प्रशुल्क से 108 प्रतिशत ज्यादा है।

हालांकि पत्तन ने बताया है कि आय अनुमानन पत्तन द्वारा वर्तमान में एकत्रित प्रस्तावित दर पर आधारित है, परंतु आंकड़ों की उपयुक्तता की जांच करने के लिए पत्तन द्वारा कोई गणना नहीं भेजी गई है। इस मामले में किए गए विश्लेषण के अनुसार, स्वीकृत वृद्धि 43.3 प्रतिशत है जोकि पोत संबंधित गतिविधियों में स्वीकृत वृद्धि के करीब है। वृद्धि को पत्तन द्वारा प्रस्तावित 108 प्रतिशत के विपरीत 43.3 प्रतिशत पर सीमित करने, का प्रस्ताव प्रासंगिक ब्यौरों के अभाव में निर्धारित नहीं किया जा सकेगा।

- (x). नए शुरू किए गए विभिन्न विविध प्रभार जैसे घाट प्रवेश परमिट जारी करने के प्रभार, चढ़ाई/उतराई प्रभार, यात्री लांचों के लिए प्रभार, संशोधित टोल प्रभार, वाहन पार्किंग प्रभार, वीसीडी रद्दीकरण प्रभार, आदि।

उपयुक्त बिन्दुओं के मददेनजर, पत्तन को होने वाली संभावित अतिरिक्त आय पत्तन को आगे कुछ हद तक घाटे को पूरा करने में सहायता करेगी। इसके अलावा, पुथुवपियर और वालारपादम के लिए प्रस्तावित संपदा किराये और नई दरों के संशोधन जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है, से पत्तन को अतिरिक्त राजस्व सृजित होने की उम्मीद है। पत्तन को संपदा क्षेत्र का व्यावसायिक रूप से दोहन करने की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए ताकि संपदा गतिविधि में घाटे को कम किया जा सके और कुछ हद तक पत्तन की प्रमुख सेवाओं में घाटे को समायोजित किया जा सके। किसी भी मामले में, यह स्वीकार करना होगा कि स्वयं पत्तन ने शायद यह स्वीकार करते हुए पत्तन की यातायात मात्रा पर प्रभाव को स्वीकार करते हुए वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव में पूरा घाटा कवर करने का प्रस्ताव नहीं किया है।

- (xiii). सीओपीटी ने यह उल्लिखित करने के लिए "क्रूज पोत" शब्दावली की वर्तमान परिभाषाओं में संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि निश्चित रास्ते पर चलने वाले यात्री पोत शामिल नहीं होंगे। चूंकि पोत की इस श्रेणी के लिए संशोधित दरमान में कोई विशेष प्रशुल्क व्यवस्था निर्धारित नहीं की गई है, इसलिए यह जरूरी नहीं है कि दरमान में क्रूज पोत को परिभाषित किया जाए। "दिन" की वर्तमान परिभाषा यह उल्लेख करने के लिए संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है कि 24 घंटे दिन के 0600 बजे से अगले दिन 0600 बजे समाप्त होंगे। चूंकि प्रस्तावित संशोधन पत्तन की प्रचालनात्मक सुविधा के लिए है, इसलिए इसे शामिल किया गया है।

इसके अलावा, सीओपीटी ने विभिन्न शब्दावलियों जैसे जोखिमपूर्ण कंटेनर, जोखिमपूर्ण कार्गो, एक कंटेनर भार से कम (एलसीएल), माह, प्रशीतन कंटेनर, पोत पूर्ण तारीख (वीसीडी), आदि की परिभाषा शामिल करने का प्रस्ताव किया है। शब्दों की परिभाषा जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनल के मौजूदा दरमान में निर्धारित परिभाषा के अनुसार पाए गए हैं, सीओपीटी के दरमान में शामिल की गई है। सीओपीटी ने प्रचालनों से अर्जित अनुभव के आधार पर जलयान से जलयान (एसटीएस) और सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) शब्दावली भी परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। एसटीएस शब्दावली अन्य पत्तनों के गंतव्य के लिए कोचीन पत्तन के अधिसूचित क्षेत्राधिकार के भीतर विनियुक्त स्थान पर एक पोत से दूसरे पोत (पोतों) तक बल्क लिक्विड/गैस कार्गो के स्थानांतरण के माध्यम से कार्गो के पोतांतरण को कवर करने के लिए है। एसटीएस की परिभाषा "कार्गो का पोतांतरण" शब्दावली शामिल करने से भ्रम हो सकता है। पत्तन ने पोतांतरण कार्गो पर रियायती घाटशुल्क निर्धारित करते समय दरमान में किसी अन्य स्थान पर एसटीएस कार्गो के लिए उक्त रियायत के कार्यान्वयन को अलग रखा है जो पत्तन का आशय स्पष्ट करता है। इसलिए, "एसटीएस" शब्द की परिभाषा उक्त शब्द हटाते हुए आंशिक रूप से संशोधित की गई है। एसबीएम शब्दावली की परिभाषा जो प्रासंगिक नहीं पाई गई है, उन्हें हटा दिया गया है।

- (xiv). उपयोक्ता द्वारा विलंबित भुगतानों और पत्तन द्वारा वापसियों पर दंडात्मक ब्याज 13.75 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है जोकि भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 11.75 प्रतिशत से 2 प्रतिशत अधिक है। प्रस्तावित प्रावधान प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार पाया गया है।
- (xv). किसी आवेदन/बिल की वसूली के लिए न्यूनतम प्रभार और, पत्तन द्वारा वापसी के लिए न्यूनतम दावा और पत्तन द्वारा दिया गया अनुपूरक बिल वर्तमान रु0 50/- से बढ़ाकर रु0 100/- करने का प्रस्ताव किया गया है जिसे स्वीकार किया गया है।
- (xvi). पोत संबंधित प्रभारों में विदेशी क्रूज पोत को 33 प्रतिशत छूट प्रदान करने के वर्तमान प्रावधान को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने औचित्य दिया है कि पोतों की इस श्रेणी को रियायत प्रदान करने के बावजूद पिछले तीन वर्षों में क्रूज यातायात में कोई तीव्र बढ़ोतरी नहीं देखी गई है। प्रशुल्क में रियायतें प्रदान करना पत्तन के वाणिज्यिक विचारों द्वारा अनिवार्य रूप से शासित किया जाता है। न तो कोई सरकारी निदेश न ही प्रशुल्क दिशानिर्देश अधिदेश देते हैं कि संदर्भित पोतों

की श्रेणी को रियायत दी जाए। इसलिए, विदेशी क्रूज पोत पर लागू वर्तमान लागू रियायत वापस लेने का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। रियायत वापस लेने के बावजूद, वांछित मामलों में, पत्तन इस संबंध में उसे सामान्य सौंपी गई शक्ति के मद्देनजर दरमान में निर्धारित दरों को कम कर सकता है। रियायत वापस लेने के कारण यातायात के वर्तमान स्तर पर रु० 1.5 करोड़ प्रतिवर्ष पर अनुमानित अतिरिक्त राजस्व पत्तन की राजस्व स्थिति का विश्लेषण करते समय सुविचारित किया गया है।

(xvii). पिछले संशोधन के दौरान, सीओपीटी को पर्याप्त बीमा कवर लेने और बीमा लागत को प्रशुल्क निर्धारण में शामिल करने और अगला प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय पत्तन सम्पत्तियों को नुकसान का दावा करने के मौजूदा प्रावधान में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। तथापि, पत्तन ने हमारे सुझाव का पालन नहीं किया है। इसने बताया है कि बीमा कवर केवल कुछ विशिष्ट परिसंपत्तियों के लिए लिया गया है। यह विदित है कि सचिव (पोत परिवहन) ने 15 अक्टूबर 2005 को हुई इंडियन पोर्ट्स असोसिएशन (आईपीए) में हुई बैठक में सभी महापत्तनों को पत्तन परिसंपत्तियों का पर्याप्त बीमा करवाने की सलाह दी थी। चूंकि पत्तन उपस्कर पूरी तरह बीमा नहीं करवाए गए हैं, वर्तमान प्रावधान इस सलाह के साथ वर्तमान कार्यवाही में जारी रखने की अनुमति दी गई है कि पत्तन इस मुद्दे पर गहराई से जांच करेगा और जल्द ही जरूरी कदम उठाएगा।

(xviii). पत्तन ने पत्तन देयताओं, पाइलटेज, बर्थ किराये की प्रयोज्यता से संबंधित शर्तें शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इसने कहा है कि पत्तन देयताएं पत्तन में प्रवेश के समय पोत की हैसियत के अनुसार लागू की जाएंगी, बर्थ किराया प्रासंगिक प्रखंड की शुरुआत में पोत की हैसियत पर आधारित होगा। पाइलटेज शुल्क के संदर्भ में, इसने बताया है कि यदि पोत की हैसियत पत्तन में विराम के दौरान बदलती है तो आवक और जावक लैग के लिए पाइलटेज शुल्क का 50 प्रतिशत प्रत्येक लैग में पोत की हैसियत के आधार पर वसूल किया जाएगा। प्रस्तावित शर्तें तटीय रियायत स्वीकृत करने के संदर्भ में प्रासंगिक है और इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/65/2001—सामान्य दिनांक 8 अप्रैल 2002 द्वारा जारी किए गए स्पष्टीकरण के अनुसार हैं।

(xix). वर्तमान शर्त में कहा गया है कि उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, हटाने का प्रस्ताव किया गया है। स्पष्टीकरण मांगने पर, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ऐसे मामले बहुत कम हैं और इसलिए वर्तमान शर्त को हटाया गया है। वर्तमान दरमान में विनिर्दिष्ट उक्त टिप्पणी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2. 15 के अनुसार सामान्य शर्त है। वर्तमान शर्त अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारण के अनुसार सीओपीटी के दरमान में जारी रहेगी।

(xx). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पोत संबंधित आय के अनुमानन के लिए अंगीकृत विनियम दर नहीं दर्शाई है। यह पाया गया है कि तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभारों में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, सीओपीटी ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूप में बदलने के प्रयोजन के लिए रु० 46.71 की विनियम दर पर विचार किया है। प्रशुल्क समीक्षा के समय दरों का पुनर्विवरण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीओपीटी के दरमान में पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनियम दर रु० 44.60 थी जोकि इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित 1 अमेरिकी डॉलर = रु० 45.735 की विनियम दर से कम है। यह स्वीकार करना होगा कि प्रासंगिक दिशानिर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनियम दर में उतार-चढ़ाव के संचलित प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर समय-समय पर बोझ नहीं डाला जाएगा। तटीय पोतों के लिए संशोधित पोत संबंधित प्रशुल्क तत्संबंधी प्रशुल्क मुद्दों पर स्वीकृत प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए परिकलित किया जाता है।

(xxi). पत्तन ने तटीय पोत के मामले में पोत देयताओं की वसूली की बारम्बारता 30 दिनों में एक बार पर निर्धारित वसूली की वर्तमान इकाई से प्रति प्रवेश आधार में बदलने का प्रस्ताव किया है। चूंकि पत्तन देयताएं पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश करने के लिए एक शुल्क है, इसलिए यह तार्किक है कि वसूली प्रवेश आधार पर आधारित होनी चाहिए। तथापि, ऐसा करते समय, तदनुरूपी समायोजन आधार दर में भी किया जाना चाहिए। सीओपीटी ने तटीय पोत के लिए पत्तन देयताओं की वसूली की इकाई में संशोधन प्रस्तावित करते समय इकाई दर में कोई तदनुरूपी समायोजन नहीं किया है न ही इसने जरूरी समायोजन करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना ही भेजी है। यह सत्य है कि पत्तन देयताएं सीओपीटी द्वारा मांगी गई सूचना ही भेजी है। यह सत्य है कि पत्तन देयताएं सीओपीटी में प्रत्येक प्रवेश के लिए विदेशगामी पोत द्वारा देय हैं। स्वीकार करते हुए कि कुल पोत में तटीय पोतों की हिस्सेदारी लगभग 50 प्रतिशत है, यह उपयुक्त नहीं पाया गया है कि उपयोक्ताओं पर उसके राजस्व प्रभाव का विश्लेषण किए बिना तटीय पोत के लिए पत्तन देयताओं

की वसूली की बारम्बारता को संशोधित किया जाए। सीओपीटी को आधार दर में तदनुरूपी समायोजनों के साथ तटीय पोत के लिए पत्तन देयताओं की वसूली की बारम्बारता में किसी बदलाव का प्रस्ताव करने की सलाह दी जाती है।

- (xxii). पत्तन ने चक्रवात की चेतावनियों के कारण पत्तन सीमाएं छोड़ने वाले और पत्तन में पुनःप्रवेश करने वाले पोत, पत्तन में प्रवेश करने वाले और किसी यात्री अथवा कार्गो को उतारे अथवा लिए बिना 48 घंटों के भीतर पत्तन छोड़ने वाले पोत, युद्ध संबंधी अथवा भारत संघ की सेवा में रत पोत के लिए पत्तन देयताओं में पूरी तरह से छूट प्रदान करने के वर्तमान दायरे को बड़ा करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन देयताओं में छूट प्रदान करने के लिए विभिन्न महापत्तनों के दरमान में एकरूपता नहीं है।

ऐसे पोतों के मामले में जो पत्तन में प्रवेश करते हैं परंतु वहां पर किन्हीं यात्रियों अथवा कार्गो को उतारते अथवा लेते नहीं हैं, पत्तन देयताओं में 50 प्रतिशत छूट देने का वर्तमान प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित किया गया है। चूंकि निर्धारित दरें केवल अधिकतम स्तर हैं, इसलिए पत्तन किसी भी समय अपने पास उपलब्ध शक्तियों का प्रयोग कर सकता है और बिना कोई प्रचालन किए 48 घंटों के भीतर जाने वाले पोत को पत्तन देयताओं की वसूली से पूरी तरह छूट दे सकता है। इसी तरह, पत्तन अपने विवेक से चक्रवात के कारण पतन छोड़ने वाले और पुनः प्रवेश करने वाले पोतों को पत्तन देयताओं के भुगतान से छूट दे सकता है।

किसी विदेशी प्रिंस अथवा राज्य अथवा केन्द्र या राज्य सरकार में सेवारत से संबंधित युद्ध पोत भारतीय पतन अधिनियम के अनुसार इन प्रावधानों से छूट प्राप्त हैं। विदेशी प्रिंस अथवा स्टेट अथवा भारत संघ की सेवा से संबंधित युद्ध पोत को छूट प्रदान करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव शामिल किया गया है, सिवाय स्पष्ट करते हुए कि यह गैर-वाणिज्यिक पोतों पर लागू होगा।

- (xxiii). पइलट को रोक रखने के प्रभारों और पाइलट की सेवा की मांग रद्द करने के लिए प्रभारों में, इस पद्धति को हतोत्साहित करने के लिए, 100 प्रतिशत तक वृद्धि की मांग की गई है। इस प्रशुल्क मद में प्रस्तावित वृद्धि अन्य पोत संबंधित प्रभारों के लिए स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि के अनुसार 40 प्रतिशत पर सीमित की गई है।
- (xxiv). स्थानांतरण प्रभार के लिए इकाई दर पत्तन द्वारा प्रस्तावित पाइलटेंज शुल्क के 50 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है। प्रशुल्क में वृद्धि वर्तमान स्तर से लगभग 180 प्रतिशत परिमाणित होती है। वर्तमान स्थानांतरण प्रभार में अन्य पोत संबंधित प्रभारों के लिए स्वीकृत वृद्धि के अनुसार 40 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।

पिछले दो प्रशुल्क संशोधनों के दौरान प्रदत्त विशिष्ट सलाह के बावजूद, पत्तन ने लागत के आधार पर स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित नहीं किया है परंतु इसे पाइलटेंज शुल्क से जोड़ना जारी रखा है। सीओपीटी को पुनः सलाह दी जाती है कि अगला प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय प्रदत्त सेवाओं की लागत के आधार पर एक बर्थ से दूसरे बर्थ अथवा बर्थ से किसी अन्य विन्डू स्थानांतरण प्रभार निर्धारित करे।

- (xxv). (क). संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने अन्य पोतों के लिए बर्थ किराये की अनुसूची के अंतर्गत पत्तन जल में

फ्लोटिंग क्रॉफ्ट/बॉडियों के विराम के लिए दर शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर लैंश बार्ज के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया दर के बराबर हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर पत्तन का बर्थ अधिग्रहण करने वाले फ्लोटिंग क्रॉफ्ट/बॉडियों के लिए निर्धारित की गई है। उस मामले में जहां फ्लोटिंग बॉडी पत्तन का बर्थ अभिगृहीत नहीं करते हैं, परंतु केवल पत्तन जल क्षेत्र में रहते हैं, तो इस श्रेणी के लिए पृथक दर फ्लोटिंग क्षेत्र के बार्जों के लिए निर्धारित फ्लोटिंग प्रभार के बराबर निर्धारित की गई है।

- (ख). सीओपीटी के मौजूदा दरमान में अंतर्देशीय जल बार्ज के लिए कोई पृथक बर्थ किराया प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। पत्तन ने अब यह कहते हुए अंतर्देशीय जल बार्जों के लिए बर्थ किराया प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि यह मानकीकरण का हिस्सा होगा। प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा कोई आधार स्पष्ट न किए जाने के अभाव में परंतु उसी समय इस मद के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की जरूरत को स्वीकार करना, बर्थ किराया अनुसूची में निर्धारित न्यूनतम बर्थ किराया अंतर्देशीय जल बार्ज के लिए निर्धारित किया गया है।

- (xxvi). (क). सीओपीटी का मौजूदा दरमान शुष्क गोदी के लिए प्रभार दो स्लैबों अर्थात् पहले दिन के लिए और प्रत्येक

अनुवर्ती दिन के लिए निर्धारित करता है। पत्तन ने चार स्लैबों में प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है और अन्य सेवाओं जैसे ब्लॉकों को व्यवस्थित करना, स्लिपवे, ब्लॉकों को हटाना और दोबारा लगाना के लिए प्रशुल्क और उसके प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ विभिन्न अन्य शर्तों को शामिल करने का प्रस्ताव भी किया है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित स्लैब-वार प्रशुल्क से वर्तमान प्रशुल्क में 238 प्रतिशत से 745 प्रतिशत वृद्धि होगी। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अत्यधिक बढ़ोतरी छोटे क्रॉफ्ट द्वारा शुष्क गोदी की सुविधाओं के अनावश्यक दुरुपयोग से बचाने के लिए प्रस्तावित की गई है जिसका असर पत्तन की समग्र शुष्क गोदीकरण योजना पर पड़ेगा। स्वीकार करते हुए कि शुष्क गोदी सुविधाएं मुख्य रूप से पत्तन द्वारा अपने उपयोग के लिए ही की जाती हैं और कभी-कभी बाह्य एजेंसियों को दी जाती हैं जब पत्तन द्वारा उपयोग नहीं किया जाता है और यह भी स्वीकार करते हुए कि अत्यधिक वृद्धि सुविधा के दुरुपयोग को रोकने के लिए प्रस्तावित की गई है और लम्बी अवधि के लिए शुष्क गोदी अभिग्रहीत करने से हतोत्साहन के रूप में कार्य करने के लिए है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधित दरमान में शामिल किया गया है। पिछली अवधि के लिए शुष्क गोदी से वास्तविक आय रु 3 लाख से रु 11 लाख के बीच नगण्य है और इसलिए राजस्व पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

(ख). शुष्क गोदी से संबंधित आय और व्यय पोत संबंधित गतिविधि के लिए दाखिल किए गए लागत विवरण में दर्शाया गया है। पत्तन ने इस मद के लिए अनुसूची को वर्तमान में विविध प्रभार के अधीन निर्धारित से पोत संबंधित प्रभारों में सही स्थानांतरित किया है। वर्तमान दरमान शुष्क गोदी के उपयोग के लिए रुपया मूल्यवर्ग में प्रभार निर्धारित करता है। पत्तन ने अब विदेशगामी पोत के लिए डॉलर रूप में पृथक दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है। यह अन्य महापत्तन न्यासों, जैसे मुम्बई पत्तन न्यास, कोलकाता पत्तन न्यास, आदि के दरमान में शुष्क गोदी प्रभारों के निर्धारण के अनुसार है इसलिए स्वीकृत किया गया है। विदेशगामी पोतों के लिए प्रशुल्क इस विश्लेषण में सुविचारित प्रचलित विदेशी मुद्रा विनिमय दर लागू करते हुए निर्धारित किए गए हैं।

(ग). पत्तन ने ब्लॉकों की व्यवस्था करना, स्लिपवे, आदि के लिए दरें शामिल करने का प्रस्ताव किया है, क्योंकि वर्तमान दरमान में ऐसी सेवाओं के लिए कोई दरें निर्धारित नहीं की गई हैं। पत्तन ने प्रस्तावित दरों के लिए कोई आधार नहीं भेजा है। तथापि, स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता असोसिएशन ने नई दरों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है और नई शर्तें इस अनुसूची में प्रस्तावित की गई हैं और यह भी स्वीकार करते हुए कि इसका महत्वपूर्ण राजस्व प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि शुष्क गोदी मुख्य रूप से पत्तन द्वारा उपयोग की जाती है और कभी-कभी बाहरी लोगों को दी जाती है जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(xxvii). (क). वर्तमान दरमान में 'टिम्बर' रूप में निर्धारित नामपद्धति को टिम्बर लट्ठा भी शामिल करते हुए बृहत् करने

का प्रस्ताव किया गया है और वसूली की इकाई को मौजूदा प्रति टन आधार से घन मीटर आधार में संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि टिम्बर पर रियायती घाटशुल्क दर तूतीकोरिन पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित रु 31 प्रति घन मीटर के लगभग बराबर है। चूंकि पत्तन का प्रस्ताव इस कार्गो के लिए घन मीटर आधार पर पत्तन द्वारा एकत्रित वर्तमान घाटशुल्क दर को जारी रखने के लिए है, इसलिए इसे स्वीकार किया गया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य प्रमुख टिम्बर प्रहस्तन करने वाले पत्तन जैसे कांडला पत्तन न्यास, तूतीकोरिन पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में, सीएचपीटी में टिम्बर पर घाटशुल्क (यह लट्ठों से इतर टिम्बर है) प्रति घन मीटर आधार पर निर्धारित किया गया है।

(ख). कुछ कार्गो मदों जैसे कॉफी, मोटर कारें, ट्रक, अलेरसिन्स, चाय और मसाले तथा अनुसूची में विनिर्दिष्ट से इतर अन्य मदों के लिए घाटशुल्क दर यथामूल्य आधार पर निर्धारित की गई है। इसके विपरीत, पत्तन ने एकल प्रवेश अर्थात् घाटशुल्क अनुसूची में विनिर्दिष्ट नहीं की गई सामग्रियों का प्रस्ताव है और रु 100 प्रति टन की दर प्रस्तावित की है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर वर्तमान दरमान में निर्धारित उच्चतम घाटशुल्क दर से तुलनीय है। इसके मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की ओर से आपत्ति नहीं उठाई गई है, प्रस्तावित दर अनुमानित की गई है। किसी भी मामले में अन्य मदों से कार्गो यातायात, पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित, महत्वपूर्ण नहीं है।

(ग). मोटर कारों, ट्रकों आदि के लिए घाटशुल्क दर वर्तमान में यथामूल्य आधार पर 0.28 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। पत्तन ने अब मोटर कारों के लिए आरओआरओ प्रणाली

द्वारा रु० 3000 प्रति वाहन और आरओआरओ प्रणाली से इतर लदाई/उतराई के लिए रु० 6000 प्रति वाहन घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। मोटर साइकलों के लिए, रु० 500 प्रति वाहन की पृथक घाटशुल्क दर प्रस्तावित की गई है। यह सराहनीय है कि पत्तन ने इस श्रेणी के लिए यथामूल्य दर से हटकर इकाई दर प्रस्तावित की है, परंतु इसने प्रस्तावित दरों को गणना से प्रमाणित नहीं किया है। मोटर कारों पर घाटशुल्क दर, चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में, आरओआरओ संचलन के लिए यथामूल्य आधार पर निर्धारित की गई है और आरओआरओ से इतर मोटर कारों के लिए विशिष्ट घाटशुल्क निर्धारित किया गया है। मोटर कारों के लिए यथामूल्य घाटशुल्क दर और पृथक ऑनबोर्ड नौकर्षण मुम्बई पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित किए गए हैं। सीओपीटी द्वारा आरओआरओ प्रणाली से इतर मोटर कारों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर सीएचपीटी में निर्धारित दर से काफी ज्यादा पाई गई है।

किसी अन्य आधार के अभाव में, आरओआरओ द्वारा मोटर कारों के लिए इकाई दर से शुरू कर आरओआरओ के लिए रु० 1500 यह परिकल्पित करते हुए निर्धारित की गई है कि वाहन की औसत कीमत लगभग रु० 5 से रु० 5.5 लाख होगी और वर्तमान यथामूल्य दर लागू की गई है। आरओआरओ द्वारा से इतर प्रहस्तित मोटर कारों के लिए घाटशुल्क दर रु० 3000 निर्धारित की गई है जोकि सीएचपीटी के दरमान में इस श्रेणी के लिए निर्धारित दरों से तुलनीय है। मोटर साइकल के लिए प्रस्तावित दरें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्वीकार की गई हैं। यह उल्लेखनीय है कि यातायात ब्रेकअप पूर्व अवधि 2006-07 से 2008-09 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित मोटर कारों अथवा वाहनों का यातायात नहीं दर्शाता है और इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क मदों का राजस्व प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सकता। यदि पत्तन को अब निर्धारित दरों के मद्देनजर किसी नुकसान की स्थिति में रहता है तो पत्तन उसके राजस्व प्रभाव के साथ सेवा प्रदान करने की लागत के आधार पर भली-भांति विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आ सकता है।

(घ). रु० 40/- प्रति प्रत्येक कार्गो टिकट की घाटशुल्क दर लक्षद्वीप यात्रियों द्वारा लाए जाने वाले कार्गो/अधिक बैग के लिए शुरू करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने अनुरोध किए जाने के बावजूद प्रस्तावित दर शामिल किए जाने की परिस्थितियां स्पष्ट नहीं की हैं सिवाय एक सामान्य बयान के कि यह व्यक्तिगत बैगेज इतर लाए जाने वाले अतिरिक्त बैगेज के लिए है। प्रस्तावित प्रशुल्क की वसूली के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवा स्पष्ट नहीं की गई है। यदि पत्तन को जरूरी लगता है कि वह पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाएं स्पष्ट करते हुए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल कर सकता है जिसके लिए उसके राजस्व विवीक्षा के साथ लागत अथवा प्रदत्त सेवा के संदर्भ में औचित्य बताए जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा अलग-से विचार किया जा सके।

(ङ). वर्तमान दरमान विभिन्न कार्गो मदों को घाटशुल्क की वसूली से छूट प्रदान करता है। वर्तमान प्रावधान कुछ कार्गो मदों को अलग करने के लिए संशोधित किया गया है जैसे मरम्मतों के लिए पोत से अस्थाई रूप उतारा गया और मरम्मतों के पूरा होने के बाद उस पोत पर दोबारा चढ़ाया गया कार्गो, दबाव के तहत पोत से अस्थाई रूप से उतारा गया और उसी नौचालन के दौरान उसी पोत पर दोबारा लादा गया कार्गो, रेत अथवा बजरी, मूल पोत की सुविधा के लिए कार्गो का उतारा जाना और दूसरे पोत द्वारा मूरिंग में दोबारा चढ़ाया जाना। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इन मामलों में कार्गो घाट सुविधाओं का उपयोग कर रहे हैं और इसलिए घाटशुल्क में छूट वापस लेने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, वर्तमान शर्त में प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।

(xxviii). (क). साल्वेज सामानों और शट आउट कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि वर्तमान 7/12 दिनों से कम कर 3 दिन

करने का प्रस्ताव किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.8.1 महापत्तनों को निःशुल्क अवधि की संख्या निर्धारित करने का अधिकार देता है। अवकाश दिवसों की संख्या में पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है। जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है कि इससे कोई महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ऐसी स्थितियां कम ही आती हैं।

(ख). विलंबशुल्क के वर्तमान प्रभार में लगभग 90 प्रतिशत तक कमी करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान स्लैब आधारित विलंबशुल्क प्रभार टेलिस्कोपिक और अन्य पड़ोसी पत्तनों में निर्धारित दरों की तुलना में बहुत ज्यादा है। इसके अलावा,

उपयोक्ताओं ने भी कई ट्रेड मुलाकातों में पत्तन से वर्तमान दर कम करने का अनुरोध किया है और इसलिए कटौती प्रस्तावित की गई है।

चूंकि यह प्रस्ताव उपयोक्ताओं द्वारा की गई मांग से लाया गया है और यह भी स्वीकार किया गया है कि इस लाइसेंस आधार पर घाटों के बाहर भी कार्गो के भंडारण के लिए अतिरिक्त क्षेत्र उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित कम किया गया प्रशुल्क स्वीकार किया गया है। यह अनुमान लगाया गया है कि विलंबशुल्क से आय में कटौती के प्रभाव की नई सिरे से प्रस्तावित भंडारण प्रभार से क्षतिपूर्ति हो जाएगी।

- (ग). जैसाकि ऊपर बताया गया है कि पत्तन ने अंतरण क्षेत्र के लिए भंडारण प्रभार की नामपद्धति के अधीन तथा प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जिसमें लाइसेंस आधार पर घाटों पर ढके हुए और खुले दोनों अंतरण क्षेत्र और घाटों के बाहर भांडागार सं. 1, 2, 3, 4 और 6 आवंटित करने का प्रस्ताव किया गया है। यह विदित है कि वर्तमान प्रणाली के अंतर्गत ऐसी सुविधा के लिए प्रशुल्क अस्थायी पट्टा के लिए वर्तमान दरमान में निर्धारित पट्टा किराया के आधार पर वसूल किया जा रहा है। जब यह पुष्टि करने के लिए कहा गया था कि क्या यह अनुसूची मार्च 2004 में जारी किए गए भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अंतरण क्षेत्र का लाइसेंसिंग टेलीस्कोपिक स्लैब दर पर प्रस्तावित किया गया है और एकसमान दर पर प्रस्तावित संपदा किरायों से भिन्न है। कुछ उपयोक्ताओं ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार की वसूली का विरोध किया है। पत्तन ने औचित्य बताया है कि भंडारण प्रभार टेलीस्कोपिक दर पर इस मुख्य वजह से पुनर्निर्धारित किया है कि उपयोक्ताओं को भंडारण क्षेत्रों में लम्बी अवधि तक बने रहने और निष्क्रिय रहने से हतोत्साहित किया जा सके। यह उल्लेखनीय है कि अन्य महापत्तन न्यासों जैसे मुरुगांव पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास आदि का मौजूदा दरमान आवंटित क्षेत्र के आधार पर अंतरण शैडों के लिए भंडारण प्रभार निर्धारित करता है। उपयोक्ताओं से उम्मीद की जाती है कि भंडारण क्षेत्र के प्रभावी उपयोग के लिए कार्गो की शीघ्रता से निकासी की जाए। इस भाव के मद्देनजर, भंडारण प्रभार की वसूली के लिए पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। केवल यह संशोधन किया गया है कि प्रति वर्ग मीटर प्रति माह आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित लेवी की इकाई संशोधित की गई है और प्रस्तावित दरों में तदनुसूची समायोजन के साथ प्रति वर्ग मी0 प्रति सप्ताह आधार पर निर्धारित की गई है। तदनुसार, प्रथम स्लैब के लिए दर खुले क्षेत्र के लिए रु0 10 प्रति वर्ग मी0 प्रति सप्ताह और ढके हुए क्षेत्र के लिए रु0 12.50 प्रति वर्ग मी0 प्रति सप्ताह प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के कारण कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त नहीं होगा।

- (घ). कोचीन कस्टम हाउस एजेंट्स असोसिएशन ने अनुरोध किया है कि घाटों के बाहर भांडागार सं. 1, 2, 3, 4 और 6 को भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए अंतरण क्षेत्र न माना जाए। अंतरण क्षेत्र रूप में घोषित किया जाने वाला क्षेत्र अपेक्षित भंडारण क्षेत्र और उपलब्ध क्षेत्र के आधार पर पत्तन द्वारा निर्णय लिया जाने वाला प्रचालनात्मक मामला है। सीओपीटी ने दृष्टिकोण में पारदर्शिता बनाए रखने के लिए प्रस्तावित दरमान में अंतरण शैडों के रूप में क्षेत्र स्पष्ट रूप से घोषित किए हैं।

- (ङ). भंडारण प्रभार की अनुसूची को शासित करने वाली कुछ प्रस्तावित शर्तें भूमि के आवंटन के लिए विशिष्ट पत्तन अधिकारियों को विवेकाधीन शक्तियां प्रदान करती हैं। जैसाकि पहले भी विभिन्न मामलों में निर्णय दिया गया है, यह प्राधिकरण किन्हीं व्यक्तियों को विवेकाधीन शक्तियां कम करने के लिए निश्चित तरीके से शर्तें निर्धारित करना चाहेगा। प्रस्तावित शर्तें उस सीमा तक संशोधित की गई हैं।

- (च). पत्तन ने रु0 1000 प्रति आवंटन की न्यूनतम वसूली प्रस्तावित की है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसे खुले क्षेत्र के 25 वर्ग मी0 अथवा ढके हुए क्षेत्र के 20 वर्ग मी0 के न्यूनतम आवंटन में बदला गया है। पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। तथापि, भंडारण प्रभार की इकाई प्रति माह से प्रति सप्ताह में संशोधित करने के परिणामस्वरूप, न्यूनतम वसूली प्रति आवंटन संशोधित की गई है और पत्तन द्वारा परिकल्पित क्षेत्र के न्यूनतम आवंटन के आधार पर रु0 250 प्रति सप्ताह निर्धारित की गई है।

- (छ). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा आदेश सं. पीटी-11033/46/2009-पीटी दिनांक 21 अगस्त 2009 द्वारा जारी किए गए नीति निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा कार्यान्वयन के लिए चीनी और दालों के मामले में भंडारण प्रभार/लाइसेंस शुल्क में संशोधन करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/29/2009-विकिध

दिनांक 22 सितम्बर 2009 पारित किया था और तत्पश्चात् 5 फरवरी 2010 को एक स्पष्टीकरण आदेश पारित किया था। जारी किए गए स्पष्टीकरण के साथ उक्त अनुसूची सीओपीटी के संशोधित दरमान में शामिल किए गए हैं। उक्त अनुसूची 31 मार्च 2010 तक अथवा इस संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय से आगे के आदेशों तक प्रभावी रहेगी।

- (xxix). उपस्कर किराये पर लेने के प्रभारों में 40 प्रतिशत तक वृद्धि प्रस्तावित की गई है जिसे पत्तन समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर स्वीकार किया गया है। पत्तन ने ऑयल स्किमर के लिए किराया प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है। जब प्रस्तावित दर का औचित्य स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि इसे सामान्यतः पत्तन प्रयोजनों के लिए उपयोग किया जाता है और बहुत ही कम बाह्य लोगों को उपलब्ध कराया जाता है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर और स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने इस प्रशुल्क मद पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, प्रस्तावित दर अनुमानित की गई है।
- (xxx). वर्तमान दरमान बल्क अथवा अन्य कार्गो के आधार पर (रु० 4.20 से रु० 9.8 प्रति टन के बीच) भारतोलन मान के उपयोग के लिए दर निर्धारित करता है और भार प्रमाणपत्र जारी करने के लिए रु० 30.80 निर्धारित किए गए हैं। पत्तन ने अब प्रति वाहन आधार पर धर्मकांटा के उपयोग के लिए प्रशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इसने, लदे हुए/खाली दोनों के लिए, 20' ट्रेलर के लिए रु० 100, लॉरियों के लिए रु० 50 और एलसीवी के लिए रु० 30 का प्रस्ताव किया है। प्रति टन आधार जमा प्रमाणपत्र जारी करने की लागत पर वर्तमान दर के संदर्भ में रफ गणना दर्शाती है कि प्रस्तावित दरें मौजूदा दरों से पक्षीय तुलनात्मक है और इसलिए स्वीकार किया गया है। प्रस्तावित दरों में भारतोलन और भार प्रमाणपत्र जारी करने की लागत शामिल होनी चाहिए।
- (xxxi). पत्तन ने कंटेनरों के घाटशुल्क प्रभार में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित वृद्धि अन्य प्रशुल्क मदों में अनुमानित सामान्य वृद्धि के अनुसार स्वीकार की गई है। इसने कंटेनरों पर मौजूदा भूमि किराये में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। किसी भी मामले में, इसका राजस्व पर प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि पत्तन को इसके बर्थ में कंटेनर के प्रहस्तन की उम्मीद नहीं है।
- (xxxii). सीओपीटी ने निकर्षक नेहरू शताब्दी और फ्लोटिंग क्रेन पेरियार के किराया प्रभार के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा समान्तर रूप से कार्यवाही की जा रही है। उस मामले में इस प्राधिकरण का निर्णय पत्तन के संशोधित दरमान में शामिल किया गया है।

पत्तन ने कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) के लिए प्रभारों के निर्धारण और केबल टी0वी0 लाइनों तथा टेलीफोन केबल लाइनों के लिए मार्गाधिकार प्रभार के निर्धारण के लिए भी पृथक प्रस्ताव दाखिल किए हैं।

पत्तन के मौजूदा दरमान में, पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार संपदा किरायों के अधीन सही निर्धारित किए गए हैं। तथापि, पत्तन ने प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में विविध प्रभार के अधीन गैस/तेल पाइप लाइन के लिए मार्गाधिकार प्रभार शामिल किए हैं। इस प्राधिकरण ने विभिन्न मामलों में निर्णय दिया है कि मार्गाधिकार प्रभार तत्संबंधी महापत्तन न्यासों की भूमि के लिए लागू पट्टा किराये के बराबर निर्धारित किए जाने चाहिए। पत्तन ने संपदा किराये के संशोधन के लिए दाखिल किए गए पृथक प्रस्ताव में पाइपलाइन आदि बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों का संशोधन भी शामिल किया है। ऐसी स्थिति में, इसपर प्रासंगिक संपदा संशोधन प्रस्ताव में अलग से कार्यवाही की जाएगी।

सीएफएस के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के संबंध में यथास्थिति बनाए रखी गई है और इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव का पृथक आदेश के माध्यम से निपटारा किया जाएगा।

- (xxxii). पत्तन ने यह कहते हुए एसओआर में पृथक शर्त प्रस्तावित की है कि यदि कंटेनर सीएफएस में पड़े रहते हैं और अन्य पत्तन सुविधाएं भरण/खाली करने के लिए स्थानांतरित की जाती हैं, तो जीटीआईपीएल जो उका सेवा प्रदान करता है, के लिए अनुमोदित दरों पर हाऊसकीपिंग/स्थानांतरण प्रभार अदा करने होंगे। यह शर्त सीएफएस प्रस्ताव में प्रस्तावित नहीं की गई है। पत्तन के दरमान में ऐसी शर्त निर्धारित करना प्रासंगिक नहीं पाया गया है। किसी भी स्थिति

में, चूंकि आईजीटीपीएल से उम्मीदी की जाती है कि वालापादम में आरजीसीटी से आईसीटीटी तक कंटेनरों का प्रचालन किया जाए, इसलिए प्रस्तावित शर्त प्रासंगिक नहीं होगी।

- (xxxii). (क). पत्तन ने कुछ विविध सेवाओं जैसे अग्निशमन गाड़ी अथवा फायर पम्प के उपयोग में रु0 350/- से रु0 8000/- प्रति घंटा की वृद्धि प्रस्तावित की है, वास्तविकताओं आदि पर वसूल किए जाने वाले उपभोज्य, जोकि पृथक लागत विश्लेषण से प्रमाणित नहीं किए गए हैं।
- (ख). जेट्टियों, पियर्स और बोट पैन के लिए लाइसेंस शुल्क वर्तमान दरमान में रु0 335/- से रु0 800/- के बीच अलग से निर्धारित किया गया है जोकि अब मानकीकरण के हिस्से के रूप में रु0 7400/- की एकसमान दर पर प्रस्तावित किया गया है, प्रस्तावित दर अन्य मदों के लिए प्रस्तावित 40 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि की तुलना में बहुत ज्यादा पाया गया है। पत्तन ने सामान्य बयान दिया है कि प्रस्तावित वृद्धि निकर्षण व्यय कैपिटल और अनुरक्षण दोनों तथा अन्य मरीन सर्वे व्यय में वृद्धि के स्थान पर की गई है। प्रस्तावित प्रशुल्क विशेष संव्यवहार के औचित्य के लिए पृथक लागत विश्लेषण के साथ तर्कसंगत नहीं ठहराया गया है। इन मदों के लिए वर्तमान प्रशुल्क में केवल 40 प्रतिशत की सीमा तक वृद्धि स्वीकृत की गई है।
- (ग). वर्तमान दरमान पुराने बंकों और नए बंकों के लिए पृथक प्रशुल्क निर्धारित करता है। पत्तन ने वर्तमान प्रशुल्क को युक्तिसंगत/मानकीकृत करने के लिए प्रस्ताव किया है परंतु ऐसे युक्तियुक्त प्रशुल्क के लिए आधार अनुरोध के बावजूद स्पष्ट नहीं किया गया है। यह देखा गया है कि ऐसे मानकीकरण के प्रभाव से कुछ पुराने बंकों की दर में 75 प्रतिशत से 129 प्रतिशत की वृद्धि होगी। प्रशुल्क में युक्तिकरण स्वीकृत किया गया है परंतु वृद्धि को वर्तमान दरों में 40 प्रतिशत की सीमा तक सीमित किया गया है।
- (घ). पत्तन ने कुछ नई मदों जैसे रु0 2000 प्रति लॉच प्रतिदिन पर यात्री लॉच, वीसीएन रद्दीकरण के लिए दंड, 8 घंटों की निःशुल्क पार्किंग के बाद वाहन पार्किंग शुल्क आदि के लिए प्रशुल्क शुरू करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह प्रस्ताव विविध सेवा के लिए है, इसलिए इन मदों के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। संयोगवश, इन मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशन की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है।
- (ङ). यात्रियों के उतरने/चढ़ने के लिए शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभार रु0 100 प्रति व्यक्ति था। तत्पश्चात, इस प्रस्ताव को अंतिम रूप दिया जा रहा था तब पत्तन ने पत्र दिनांक 14 जनवरी 2010 द्वारा अनुसूची को संशोधित करने का प्रस्ताव किया था और सभी यात्रियों के लिए यात्री शुल्क रूप में रु0 100 प्रति व्यक्ति और जिन यात्रियों के सामान की जाँच और स्वीनिंग की जाएगी उनके लिए रु0 200/- प्रति व्यक्ति लेवी वसूल करने का प्रस्ताव किया है। अनुवर्ती प्रस्ताव नई प्रशुल्क मद है। चूंकि यह मूल का प्रस्ताव का हिस्सा नहीं था जिसपर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से विचार-विमर्श किया जाना था, यह उपयुक्त नहीं पाया गया है कि अंतिम अवस्था में पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार किया जाए। मूल प्रस्ताव में रु0 100 प्रति व्यक्ति पर चढ़ने/उतरने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है क्योंकि यह मुम्बई पत्तन न्यास में रु 150 प्रति यात्री और कांडला पत्तन न्यास में रु0 100 प्रति यात्री पर निर्धारित दर से तुलनीय है। पत्तन, यदि जरूरी समझता है, अपने द्वारा प्रस्तावित ऐसी नई मदों के लिए पृथक उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आ सकता है जिसे इस कार्यवाही के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकेगा।
- (च). मूल प्रस्ताव में अधिकृत आगतुकों को घाट प्रवेश परमिट जारी करने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पत्तन द्वारा बाद में संशोधित किया गया है। पत्तन ने बताया है कि संशोधित प्रस्ताव पर दिसम्बर 2009 में उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशन से चर्चा की गई थी। चूंकि प्रस्तावित प्रशुल्क अपेक्षित सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु नई प्रणाली के लिए है और उन सेवाओं के लिए प्रशुल्क वसूल करने के लिए है जो वर्तमान प्रणाली के अंतर्गत निःशुल्क दी गई थी और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रस्ताव पर संबद्ध उपयोक्ताओं से चर्चा की गई है जिन्होंने सामान्यतः प्रस्तावित संशोधित प्रस्ताव का विरोध नहीं किया था, पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

चूंकि वर्तमान घाट परमिटों (वर्तमान प्रणाली के अंतर्गत विभिन्न उपयोक्ता संगठनों को निःशुल्क जारी) की वैधता 31 दिसम्बर 2009 को खत्म हो चुकी है, इसलिए पत्तन ने

प्रस्तावित दरें तदर्थ आधार पर 1 फरवरी 2010 से लागू करने का प्रस्ताव किया है जिसपर उपयोक्ता पहले से सहमत हैं और टीएमपी का अनुमोदन लंबित है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 पत्तन न्यास को टीएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ नई मद के लिए प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति देते हैं परंतु इस शर्त के अधीन कि तदर्थ दर तुलनीय सेवा/कार्यों के लिए वर्तमान में अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित की जाएगी और इस पर पत्तन और संबद्ध उपयोक्ताओं में परस्पर सहमति होनी चाहिए। चूंकि प्रस्तावित लेवी पर पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं से चर्चा की गई है और उपयोक्ता इस दर को 1 फरवरी 2010 से तदर्थ आधार पर लागू करने के लिए सहमत है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर को 1 फरवरी 2010 से लागू करने की अनुमति देता है।

- (छ). फोटो लेने अथवा फिल्मों की शूटिंग, होर्डिंग्स की इरेक्शन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है हालांकि प्रस्तावित वृद्धि 40 प्रतिशत से ज्यादा है, स्वीकार करते हुए कि ये प्रशुल्क विविध मदों के लिए हैं और पत्तन प्रचालनों से संबंधित नहीं हैं।
- (ज). वर्तमान दरमान में दैनिक आधार और वार्षिक आधार पर प्रति वाहन टोल प्रभार निर्धारित किए गए हैं। पत्तन ने अब तिमाही, छमाही और 9 महीने आधार पर भी दरों का प्रस्ताव किया है। इसने प्राइम मूवर्स और चेसिस, क्रेनों, पै लोडर्स के लिए भी अलग-से टोल प्रभार शामिल किए हैं। पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(xxxv). पत्तन ने पेंटा किराये के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है। पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2009 द्वारा बाद में कहा था कि संपदा किराये के संशोधन के लिए संशोधित प्रस्ताव अनुमोदित मूल्यांकनकर्ता द्वारा भूमि मूल्यांकन रिपोर्ट के आधार पर अंतिम रूप में प्रस्तुत किया जाएगा। संशोधित प्रस्ताव पर जब पत्तन से प्राप्त होगा तब मार्च 2004 के सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए अलग-से कार्यवाही की जाएगी। तब तक वर्तमान अनुसूची सीओपीटी के संशोधित दरमान में शामिल रखी जाएगी।

(xxxvi). कुछ प्रस्तावित संशोधन जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश संशोधित किए गए हैं।

(xxxvii). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर होंगे और रियायतें/छूट निम्न स्तर होंगे। सीओपीटी को यह अधिकार होगा कि वह निम्नतर दर वसूल करे यदि पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर ऐसी अपेक्षा की जाती है।

(xxxviii). सीओपीटी के वर्तमान दरमान की वैधता आखिरी बार 31 दिसम्बर 2009 तक विस्तारित की गई थी। पत्तन को अनुमति दी गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान के कार्यान्वयन तक वर्तमान प्रशुल्क की वसूली जारी रखी जाए। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति दो वर्षों अर्थात् 2010-11 और 2011-12 के लिए है, इसलिए निर्धारित प्रशुल्क इस वैधता अवधि के लिए होंगे। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2012 तक की है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च 2012 को समाप्त हो जाएगी।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीओपीटी का संशोधित दरमान जोकि अनुबंध-III रूप में संलग्न है, अनुमोदित करता है।

13.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों बाद से प्रभावी होगा और 31 मार्च 2012 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

13.3. सीओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां स्वीकार किए गए

अनुमानों से विपथन है, तो यह प्राधिकरण सीओपीटी से अपेक्षा कर सकता है कि इसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल किया जाए और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत लाभ पूर्णतः समायोजित किया जाए।

13.4. इस संबंध में, सीओपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि की समाप्ति पर 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में प्रेषित की जाए जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विरहास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो यह प्राधिकरण संयुक्त पत्रन न्यास को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगा यदि सीओपीटी इस प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्यवाही शुरू कर देगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/IV/143/09-असा.]

अनुसूची - I (क)

संयुक्त पत्रन न्यास को सम्बंधित लागत विवरण

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित वास्तविक आंकड़े	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
	यातायात (मोटरों में)		11.97	13.75	15.70	15.76	13.75	15.70	15.76
I	प्रवाहन आय (i) कार्गो/कंटेनर प्रवाहन आय (ii) शीत संचालित आय (iii) संपद आय		6424 8010 4055	7810 7860 4622	7166 8345 3422	7188 8615 3422	9318 7450 2922	10702 8345 1722	11637 8615 1722
	कुल प्रवाहन आय (I से III)		18489	20293	18934	19226	19690	20770	21975
II	प्रवाहन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त) (i) कार्गो प्रवाहन और भंडारण (ii) शीत और मोटी सुविधाएं (iii) संपद मरिचिमि		3145 8319 2171	3948 10967 2555	3024 15959 2682	3021 16347 2817	1806 11374 678	1912 12650 718	2023 13207 759
	कुल प्रवाहन लागत (I से III)		13635	17470	21665	22185	13858	15279	15989
III	मूल्यहास		947	1954	2578	2578	1817	2578	2578
IV	प्रवाहन और सामान्य उपरिचय		4963	5912	6208	6518	5251	5555	5878
V	प्रवाहन अधिरेष/(घटा) (I)-(II)-(III)-(IV)		-1057	-5044	-11517	-12054	-1236	-2642	-2469
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)		559	539	550	561	539	550	561
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमआई) (i) परामर्श भुगतान/अनुदान (ii) परिसंपत्तियों की विक्री पर नुकसान (iii) अन्य व्ययों के साथ		3866 0 0	4800 0 358	5040 0 375	5292 0 394	5290 0 108	5597 0 114	5922 0 121
	कुल		3866	5158	5415	5686	5398	5712	6043
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)		-3307	-4618	-4865	-5125	-4859	-5162	-5482
IX	प्रतिफल से पहले अधिरेष (V) + (VIII)		-4364	-9662	-16382	-17179	-6095	-7804	-7951
X	निवेशित पूंजी		47885	55668	95851	92734	39768	81119	78407
	(क) सरकार से सहायक अनुदान द्वारा वित्तपोषित अपेक्षित निकालन लागत जिसपर परिसंपत्तियों का कोई भी हिस्सा						0	29445	29147
	(ख) विज्ञान परिसंपत्तियां (उपयुक्त (क) से इतर)		45751	53616	93842	90769	37715	49666	47296
	(ग) विज्ञान संबंधित परिसंपत्तियां		2085	2041	1997	1953	2041	1997	1953
	(घ) सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां		12	12	12	12	12	12	11

XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिशत	7428	8708	15141	14647	6185	8094	7732
XII	क्षमता उपयोगिता % में	43%	49%	56%	56%	58.04%	56.06%	56.27%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	3187	4276	8489	8242	3790	4892	4664
XIV	निवल (घाटा) (IX) - (XIII)	-7551	-13938	-24871	-25422	-9885	-12696	-12614
XV	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I % में)	-40.84%	-68.68%	-131.36%	-132.22%	-50.20%	-61.12%	-57.40%
XVI	मार्च 2010 से मार्च 2012 अवधि के लिए आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा			-131.79%		-58.88%		

I	समग्र पल्ल के लिए लागत विवरण संपदा गतिविधि अतिरिक्त		2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
II	प्रचालन आय अतिरिक्त (संपदा गतिविधि) [(I(i)-I(iv))]		15670	15511	15804	16768	19048	20253
III	उपयुक्त क्रम XIV में यथा दिया गया घाटा		-13938	-24871	-25422	-9885	-12696	-12614
IV	संपदा गतिविधि से संबंधित निवल घाटा घटाए (अनुबंध-I (घ))		-1032	-2795	-3031	-707	-2540	-2715
V	निवल घाटा संपदा गतिविधि अतिरिक्त		-12906	-22076	-22391	-9177	-10155	-9899
VI	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल घाटा (V/II % में)		-82%	-142%	-142%	-54.73%	-53.31%	-48.88%
VII	मार्च 2010 से मार्च 2012 अवधि के लिए औसत निवल घाटा आय के प्रतिशत रूप में			-142.00%		-51.16%		

पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण

अनुबंध - I (ख)

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	2008-09 (सीओपीटी द्वारा प्रेषित वार्षिक आंकड़े)	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
			वर्तमान प्रशुल्क पर			वर्तमान प्रशुल्क पर		
			2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	प्रचालन आय	8010	7860	8345	8615	7450	8345	8615
II	प्रचालन व्यय							
	(i) वेतन और मजदूरी	2511	2983	2987	3127	2983	3009	3183
	(ii) बिजली	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) ईंधन	604	952	845	876	734	886	938
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	620	1407	1246	1292	1407	1246	1292
	(v) निकर्षण	3372	4200	9417	9517	6300	9650	10210
	आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से से घटाव					-949	-3744	-4098
	(vi) अन्य	1212	1425	1464	1535	899	1603	1682
	जोड़	8319	10967	15959	16347	11374	12650	13207
III	मूल्यहास	590	1050	1606	1606	1035	1606	1606
IV	प्रक्षान और सामान्य उपरिव्ययो का आबंटित हिस्सा	2863	3582	3761	3949	3029	3204	3390
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (II)-(III)-(IV)	-3762	-7738	-12980	-13286	-7988	-9114	-9587
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	242	209	213	217	209	213	217
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2230	3125	3281	3445	3271	3460	3661
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-1987	-2916	-3068	-3228	-3062	-3247	-3444
IX	अधिशेष / घटाव (V) + (VIII)	-5750	-10654	-16048	-16514	-11049	-12362	-13031
X	गतिविधि के लिए नियोजित कुल पूँजी	13776	20505	63619	61696	15865	55611	53758
	सरकार से सहायता अनुदान द्वारा वित्तपोषित कॉर्पोरेट निकर्षण लागत जिसपर प्रतिशत स्वीकार्य नहीं है						29445	29147
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिशत	2204	3281	10179	9871	2538	4187	3938
XII	क्षमता उपयोगिता % में	43	49	56	56	58.04%	56.06%	56.27%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	942	1611	5707	5555	1520	2379	2230
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-6692	-12265	-21754	-22069	-12569	-14740	-15261
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XIV/I % में)	-84%	-156%	-261%	-256%	-168.7%	-176.6%	-177.1%
XVI	मार्च 2010 से मार्च 2012 अवधि के लिए औसत निवल घाटा आय के प्रतिशत रूप में			-258%		-176.60%		

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

अनुबंध - I (ग)

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	2008-09 (सीओपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़े)	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
			वर्तमान प्रशुल्क पर			वर्तमान प्रशुल्क पर		
			2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	प्रचालन आय हमारे द्वारा अनुमानों में यथा राजस्व रूप में माने गए प्राप्त/प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से का 50% कुल आय	6424 0 6424	7810 0 7810	7166 0 7166	7188 0 7188	7810 1508 9318	7517 3185 10702	7539 4098 11637
II	प्रचालन व्यय (i) वेतन और मजदूरी (ii) बिजली (iii) ईंधन (iv) परम्पत और अनुरक्षण (v) निकर्षण (हमारे लागत विवरण में पत्तन और गोदी गतिविधि में स्थानांतरित) (vi) अन्य	1255 0 5 155 1686 43	1343 0 14 411 2100 81	1410 0 14 432 1083 85	1481 0 15 453 983 89	1343 7 8 411 0 46	1421 8 435 0 0 48	1503 8 460 0 0 51
	जोड़	3145	3948	3024	3021	1806	1912	2023
III	मूल्यहास	239	682	682	682	567	682	682
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचर्यों का आबंटित हिस्सा	844	978	1027	1079	893	945	1000
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2195	2202	2433	2407	6052	7163	7933
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	194	208	212	216	208	212	216
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	658	853	896	941	893	945	1000
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-463	-646	-684	-725	-686	-733	-784
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	1732	1556	1749	1682	5366	6430	7149
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	25441	28525	23626	22772	21456	20731	20007
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	3975	4473	3693	3561	3352	3239	3127
XII	क्षमता उपयोगिता	43	49	56	56	58.04%	56.06%	56.27%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1700	2196	2070	2004	1974	1845	1787
XIV	निवल अधिशेष / घाटा (IX) - (XIII)	32	-640	-322	-322	3392	4585	5362
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/घाटा (XIV/I % में)	0%	-8%	-4%	-4%	43.4%	61.0%	71.1%
XVI	मार्च 2010 से मार्च 2012 अवधि के लिए औसत निवल घाटा आय के प्रतिशत रूप में			-4%		65.13%		

अनुबंध - I (घ)

संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	2008-09 (सीओपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़े)	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
			वर्तमान प्रशुल्क पर			वर्तमान प्रशुल्क पर		
			2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	प्रचालन आय (i) भूमि से किराया (ii) बिजली प्रभार (iii) जल प्रभार (iv) सड़क टोल (v) अन्य	2170 1558 69 97 161	2721 1700 80 80 42	1521 1700 80 80 42	1521 1700 80 80 42	2721 0 80 80 42	1521 0 80 80 42	1521 0 80 80 42
	जोड़	4055	4622	3422	3422	2922	1722	1722
II	प्रत्यक्ष व्यय (i) संपदा अनुरक्षण (ii) प्रशासन और सामान्य व्यय (iii) बिजली प्रभार (iv) अन्य	415 203 1530 23	679 191 1637 48	713 200 1719 50	749 210 1805 52	439 215 0 24	465 227 0 26	491 240 0 27
	जोड़	2171	2555	2682	2817	678	718	759

III	मृत्युद्वारा	118	223	290	290	215	290	290
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचयों का आबंटित हिस्सा	1256	1352	1420	1491	1329	1406	1487
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	510	493	-970	-1175	700	-691	-814
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	123	123	125	128	123	125	128
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	979	1180	1239	1300	1235	1306	1382
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-856	-1057	-1113	-1173	-1112	-1181	-1254
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-346	-564	-2083	-2348	-412	-1872	-2069
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	8479	6634	8603	8263	2446	4776	4642
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल	1249	954	1269	1214	295	668	647
XII	क्षमता उपयोगिता	43	49	56	56			
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	534	468	711	683	295	668	647
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-880	-1032	-2795	-3031	-707	-2540	-2715
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/ (घाटा) (XIV/I % में)	-22%	-22%	-82%	-89%	-24.2%	-147.5%	-157.6%
XVI	आय के प्रतिशत रूप में जीएस निवल अधिशेष/ घाटा			-85%		-144.09%		

अनुबन्ध - II

पाइलटिंग और पुल बैंक सेवा के लिए दर निर्धारण हेतु सिंगल प्वाइंट मूरिंग पर प्रचालनों के लिए लागत विवरण

₹ करोड़ों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएएनपी द्वारा सशोधित अनुमान		
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12		2009-10	2010-11	2011-12
I	पोत यातायात (सं.)								
	तटीय	36	44	44	44		44	44	44
	हिदेशी	45	34	40	40		34	40	40
	जोड़	81	78	84	84		78	84	84
II	आकार (जीआरटी)								
	तटीय	1420358	1628000	1628000	1628000		1628000	1628000	1628000
	हिदेशी	3896898	3510000	4535000	4535000		3510000	4535000	4535000
	जोड़	5317256	5138000	6163000	6163000		5138000	6163000	6163000
	औसत जीआरटी								
	तटीय	39454	37000	37000	37000		37000	37000	37000
	हिदेशी	86598	103235	113375	113375		103235	113375	113375
III	पुल बैंक प्रचालन (घंटे)								
	तटीय	1029	1179	1179	1179		1179	1179	1179
	हिदेशी	1720	1549	2002	2002		1549	2002	2002
	जोड़	2749	2728	3181	3181		2728	3181	3181
IV	पोत संबंधित आय (₹ करोड़ों में)								
	(i). पाइलटिंग	10.71	10.35	12.42	12.42		10.35	12.42	12.42
	(ii). पुल बैंक	7.30	7.24	8.45	8.45		7.24	8.45	8.45
	कुल आय	18.01	17.60	20.86	20.86		17.60	20.86	20.86
V	व्यय (₹ करोड़ों में)								
	(i). टग किराया प्रभार	9.86	9.86	9.86	9.88		9.86	9.86	9.86
	(ii). ईंधन	1.16	1.22	1.28	1.34		1.23	1.40	1.48
	(iii). जल	0.02	0.02	0.02	0.02		0.02	0.02	0.02
	(iv). पोत यातायात प्रबंधन प्रणाली - डि (₹ 9 करोड़ / 10 वर्ष) x 1/3		0.30	0.30	0.30		0.30	0.30	0.30
	(v). पाइलट स्थापना प्रभार	0.17	0.17	0.20	0.20		0.17	0.18	0.19
	(vi). उपरिचय	0.99	0.99	0.99	0.99		0.99	0.99	0.99
	कुल लागत	12.19	12.55	12.64	12.74		12.55	12.74	12.85
VI	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल (16% पर नियोजित पूँजी का 1/3 अर्थात् ₹ 9 करोड़)		0.48	0.48	0.48		0.43	0.38	0.34
VII	कुल लागत + प्रतिफल	12.19	13.03	13.12	13.22		12.98	13.12	13.18

(रु० में)

तटीय पोतों पर लागू रियायत पर विचार करने के बाद पुल बैंक प्रचालनों के लिए दर पर पहुंचने के लिए परिकलन

क्र.सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा प्रेषित	टीएएमपी द्वारा गणनाएँ	2009-10 के लिए सुविचारित टीएएमपी द्वारा संशोधित (मार्च 2010, 2010-11 और 2011-12)
1	कुल लागत + वसूल किया जाने वाला आरओसीई (उपयुक्त VII से) प्रशुल्क निर्धारण के लिए पाइलटेंज और पुल बैंक सेवाओं के बीच समान रूप से आवंटित	65133814		136928925
2	(क) तट गामी पोत के पुल बैंक टग घटे (सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित)	1179		2456
	(ख) विदेशी पोत के पुल बैंक टग घटे (सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित)	1549		4133
	कुल वास्तविक पुल बैंक घटे (2(क+ख))	2729		6589
3	सीओपीटी द्वारा गणना			
	$1549x + 1179 * 0.6x =$	65133814	$2456x + 4133 * 0.6x =$	136928925
	$1549x + 708x =$	65133814	$2456x + 2480x =$	136928925
	$2257x =$	65133814	$4936x =$	136928925
	$x =$ (विदेशगामी पोत दर)	28859	$x =$	27741
4	तत्कालीन प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए डॉलर रूप में विदेशगामी पोत दर (पल्लन में विनियम दर सुविचारित की है 1US\$ = रु० 48 जोकि हमारे विश्लेषण में रु० 45.735 की प्रचलित विनियम दर के आधार पर अनुमानित किया गया है) - प्रति टग प्रति घंटा	601.25		606.56
5	तटीय पोत दर = $0.6 \times$ विदेशगामी पोत दर (प्रति टग प्रति घंटा)	17316		16645

तटीय पोतों पर लागू रियायत पर विचार करने के बाद एसबीएम के लिए पाइलटेंज शुल्क के लिए दर पर पहुंचने के लिए परिकलन

क्र.सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा प्रेषित	टीएएमपी द्वारा गणना	2009-10 के लिए सुविचारित टीएएमपी द्वारा संशोधित (मार्च 2010, 2010-11 और 2011-12)
1	कुल लागत + वसूल किया जाने वाला आरओसीई (उपयुक्त VII से) सीओपीटी द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के लिए पाइलटेंज और पुल बैंक सेवाओं के बीच समान रूप से आवंटित	65133814		136928925
2	पाइलटेंज गतिविधि के अमीन उपरिव्यय के 20 प्रतिशत पर सामान्य उपरिव्यय के लिए इस गतिविधि को आवंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की हिरसेदारी			53002682
3	पल्लन की सामान्य परिसंपत्तियों के लिए इस गतिविधि को आवंटित सामान्य परिरक्षणियों पर प्रतिलाभ की हिरसेदारी			32079133
4	हमारे विश्लेषण में संशोधित लागत जमा प्रतिलाभ	65133814		222010740
5	पोत का जीआरटी			
	(क) विदेशी	3510000		9362500
	(ख) तटीय	1628000		3391667
6	सीओपीटी द्वारा यथा दी गई गणना			
	$3510000x + 1628000 * 0.6x =$	65133814	$9362500x + 3391667 * 0.6x =$	222010740
	$3510000x + 9768000x =$	65133814	$9362500x + 2035000x =$	222010740
	$4486800x =$	65133814	$11397500x =$	222010740
	$x =$ विदेशगामी पोत दर	14.517	$x =$	19.479
7		0.302		0.4259
	तत्कालीन प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए डॉलर रूप में विदेशगामी पोत दर (पल्लन में विनियम दर सुविचारित की है 1US\$ = रु० 48 जोकि हमारे विश्लेषण में रु० 45.735 की प्रचलित विनियम दर के आधार पर अनुमानित किया गया है) (प्रति जीआरटी)			
8	तटीय पोत दर = $0.6 \times$ विदेशगामी पोत दर (प्रति जीआरटी)	8.71		11.69

कोचीन पत्तन न्यास

दरमान

अध्याय— I

1.1. परिभाषाएं — सामान्य

इन दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "कोल्ड मूव" का अर्थ पोत के इंजन की शक्ति के बिना पोत का संचलन होगा।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के 06:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन 06:00 बजे समाप्त 24 घंटों की अवधि होगी।
- (iv). "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, के बाद पत्तन परिसर के भीतर अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होगा और ऐसे प्रयोजन के लिए पत्तन उपयोक्ताओं को लाइसेंस पर दिए गए क्षेत्रों पर भंडारित कार्गो के लिए लागू नहीं होगा।
- (v). "पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का अर्थ ऐसे कंटेनर से है जिसमें एक आयातक/निर्यातक से संबंधित कार्गो हो।
- (vi). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (vii). "निःशुल्क अवधि" का अर्थ उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये से मुक्त भंडारण की अनुमति होगी और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-प्रचालन दिन सम्मिलित नहीं होंगे।
- (viii). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अंतर्गत यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामानों वाला कंटेनर होगा।
- (ix). "जोखिमपूर्ण कार्गो" का अर्थ इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अंतर्गत जोखिमपूर्ण सामानों के रूप में वर्गीकृत कार्गो होगा।
- (x). "अन्तर्देशीय जल बार्ज" का अर्थ उस बार्ज से होगा जो केवल अन्तर्देशीय जलमार्गों पर ही चलता है।
- (xi). "आंतरिक बंदरगाह" का अर्थ माट्टनचेटी चैनल में माट्टन चेरीब्रिज और एर्नाकुलम चैनल में वेन्दुरुथि ब्रिज की ओर बाह्य पहुंच मार्ग चैनल मार्गों के पूर्वी अंत के बीच समुद्रगामी पोतों द्वारा नेविगेटिड गहरा-जल चैनल और निकर्षित क्षेत्र होगा।
- (xii). "कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का अर्थ ऐसे कंटेनर से है जिसमें एक से अधिक आयातक/निर्यातक से संबंधित कार्गो हो।
- (xiii). "माह" का अर्थ निःशुल्क दिवसों सहित 30 लगातार कैलेंडर दिवस हैं।
- (xiv). "बाह्य लंगरगाह" का अर्थ नेविगेशनल बाह्य चैनल के भीतर नहीं परंतु कोचीन पत्तन सीमाओं के भीतर विपिन का पश्चिमी क्षेत्र और फोर्ट कोच्चि होगा।
- (xv). "अति आयातीय कंटेनर" का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयातीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें वे नष्ट कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल हैं जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है।
- (xvi). "शक्ति से चलने वाला पोत" का अर्थ पाल पोत से इतर किसी अन्य पोत से होगा।
- (xvii). "प्रशीतन कंटेनर" का अर्थ वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति प्राप्त करने के प्रावधान के साथ नाशवान सामानों के वहन के लिए उपयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xviii). "एकल बॉय मूरिंग (एसबीएम) अथवा एकल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम)" का ऑफशोर लंगर डाले लदाई बॉय है और गैस लादने और/अथवा फ्ल्यूड उत्पादों के लिए टैंकरों हेतु मूरिंग प्वाइंट के रूप में कार्य करते हैं।
- (xix). "पाल पोत" का अर्थ पूरी तरह से वायु ऊर्जा से चलने वाले पोत से होगा।
- (xx). "स्थानांतरण" का अर्थ एक पोत के पत्तन सीमाओं के अंदर एक बर्थ से दूसरे बर्थ अथवा एक बर्थ से लंगरगाह/मूरिंग अथवा लंगरगाह/मूरिंग से गोदी में आवागमन होगा।
- (xxi). "जलयान से जलयान (एसटीएस)" प्रचालन का अर्थ एक पोत से बल्क लिक्विड/गैस कार्गो अन्य पत्तन(पत्तनों) के गंतव्य के लिए कोचीन पत्तन के अधिसूचित न्यायाधिकार के भीतर विनियुक्त स्थान पर दूसरे पोत(पोतों) पर स्थानांतरण होगा।

- (xxii). "शट-आऊट कार्गो/कंटेनर" का अर्थ ऐसे किसी भी कार्गो/कंटेनर से होगा जिसे नौभरण के लिए पत्तन में लाया जाता है परंतु निर्दिष्ट पोत में नौभरण नहीं किया जाता है और पतन परिसर में पड़ा रहता है।
- (xxiii). "पोतांतरण" कार्गो/कंटेनर के पोतांतरण का अर्थ कोचीन में लादे गए और बाद में दूसरे पोत से अन्य पत्तनों के माध्यम से नौभरित किसी कार्गो/कंटेनर से होगा।
- (xxiv). "पोत पूर्ण तारीख (वीसीडी)" का अर्थ उस तारीख से होगा जिसको पोत का आयात प्रचालन पूर्णतः सम्पूर्ण हो जाता है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दर्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii). (क). पत्तन देयताएं पत्तन में प्रवेश करने के समय पोत की हैसियत के अनुसार तटीय अथवा विदेशगामी रूप में लागू की जाएंगी।
- (ख). यदि पोत की हैसियत पत्तन में इसके विराम के दौरान बदली जाती है, तो प्रत्येक लैग पर पोत की हैसियत पर निर्भर करते हुए पोत की आवक और जावक लैग के लिए पाइलटेज शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (ग). उस अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी हैसियत बदलता है, प्रासंगिक प्रखंड की शुरुआत में पोत की हैसियत के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (iv). (क). पोत संबंधी प्रभार पोतरचामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमेरिकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के उसके समतुल्य भारतीय रूपए में रूपांतरण के बाद भारतीय रूपए में वसूल की जाएंगी। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
- (ख). आयात कंटेनरों के मामले में अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधी प्रभार पोत के प्रवेश की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को समतुल्य भारतीय रूपए में संग्रहित किया जाएगा।
- (v). पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के पत्तन सीमा में आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (vi). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक ब्याज :
- (क). प्रयोक्ता दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर 13.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज सीओपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर बराबर लागू होगा।
- (ख). इसी प्रकार, पत्तन विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। वार्षिक ब्याज की दर उस दिन से 13.75 प्रतिशत होगी जिस दिन दंडात्मक ब्याज प्रोद्भूत होना शुरू होता है।
- (ग). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब पत्तन न्यास द्वारा बित देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व

किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।

- (घ). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं के पूरा करने की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (vii). परिगणित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रूपए तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (viii). किसी एक आवेदन/बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल सौ रूपए (रु0 100.00) होगा।
- (ix). वापसी के किसी दावे पर तब तक कार्यवाही नहीं की जाएगी जब तक वापसी-योग्य राशि रु0 100/- अथवा ज्यादा न हो। इसी प्रकार, यदि पत्तन को देय राशि रु0 100/- से कम हो, पत्तन किसी अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन मांग नहीं करेगा।
- (x). ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों को साथ-साथ वहन करने वाले पोतों के कंटेनरों एवं ब्रेक बल्क कार्गो की साथ-साथ लदाई/उतराई के लिए पत्तन में प्रवेश करते समय ऐसे पोतों को पत्तन देयताओं, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से ब्रेक बल्क पोत माना जाएगा। पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से पोत की स्थिति किसी विशेष माह में पोत की प्रथम यात्रा के आधार पर निर्धारित होगी।
- (xi). किसी पोत को उसी तारीख से स्क्रेप पोत माना जाएगा जिस तारीख को वह तोड़कों को बेचा जाएगा। यदि पोत वास्तव में कोचीन पत्तन में ही स्क्रेप किया जाता है तो देयताएं विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होंगी।
- (क). जब ऐसा पोत कोई बर्थ अधिग्रहण करता है तो तटीय दरों पर प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (ख). तलछट निकाले हुए चैनलों से दूर खड़े पानी के तल का कोचीन में स्क्रेपिंग हेतु प्रयोग करने के लिए किराया प्रभार तटीय पोत के लिए लागू सामान्य बर्थ किराये का 25 प्रतिशत होगा बशर्तें व अपनी भूरिंग का उपयोग करें।
- (xii). (क). पाल पोत के विलिंग्डन द्वीप/फोर्ट कोचीन घाट बर्थ में किसी बर्थ/जेट्टी से धारा या घाट बर्थ अथवा विलोमतः
स्थानांतरण पर, जैसी स्थिति हो, पाल पोत को धारा अथवा घाट बर्थ के लिए प्रभार्य शुल्क अदा करना होगा।
- (ख). पाल पोतों को केवल नौकर्षण के अधीन आंतरिक बंदरगाह में स्थानांतरित किए जाने की अनुमति होगी जिसकी व्यवस्था स्वामियों द्वारा अपनी लागत पर की जाएगी, और जिसके लिए उप परिरक्षक की लिखित पूर्वानुमति लेनी होगी।
- (xiii). (क). उपस्कर का अथवा किसी अन्य सम्पत्ति को होने वाली क्षति की लागत प्रयोक्ता से दंड के अलावा वसूल की जाएगी।
- (ख). पत्तन प्रयोग अवधि के दौरान उपस्करों के प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से प्रयोक्ता को या किसी व्यक्ति को होने वाली किसी हानि या क्षति का प्राणहानि/चोट लगने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। प्रयोक्ता उपयोग अवधि के दौरान उपस्कर सहित पत्तन से संबंधित किसी सम्पत्ति अथवा किसी अन्य व्यक्ति/व्यक्तियों अथवा सम्पत्ति को उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप में होने वाले सभी नुकसानों अथवा क्षति अथवा होने वाली दुर्घटना के लिए पत्तन न्यास प्रशासन को क्षतिपूर्ति करने की गारंटी देगा। प्रयोक्ता की देयता इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान अथवा क्षति अथवा दुर्घटना पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कार्य अथवा त्रुटि के कारण हुई। प्रयोक्ता पत्तन को कार्मिक क्षतिपूर्ति अधिनियम के अधीन सभी देयताओं के लिए भी पत्तन को गारंटी देगा।
- (xiv). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकम दरें हैं, इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम स्तर की हैं। कोचीन पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौती और छूट दे सकता है।
- (ख). कोचीन पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के लिए अधिशासी निर्धारित सशर्तताओं को युक्तिसंगत भी बना सकता है, बशर्तें यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होती है।
- (ग). बशर्तें, कोचीन पत्तन न्यास ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक करे और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं में आगे होने वाले किन्हीं परिवर्तनों को सार्वजनिक करना जारी रखे बशर्तें नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (xv). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य विदेशी पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

- (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चे तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के अलावा, के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क सहित, पर प्रभाय होगी।
- (घ). भारतीय पत्तन पर, तटीय नौयालनों पर, अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कोचीन पत्तन में विदेशी पत्तन से आकर उतरने वाले कार्गो के मामले में, विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लेग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रभाय होगा।
- (ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (xvi). प्रयोक्ता को उपयुक्त स्तर पर सीओपीटी पर आरोप्य कारणों से विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

अध्याय- II

पोत संबंधी प्रभार

2.1.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र.सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी		इसी पोत के संबंध में भुगतान की बारंबारता	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत	विदेशगामी पोत
1.	टैंकर (पत्तन ऑयल बर्थों में आने वाले कच्चे तेल और पीओएल पोत)	10.08	0.377	यह देयता 30 दिनों में एक बार देय है।	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।
2.	एसबीएम और एसटीएस में कच्चे तेल का टैंकर	10.08	0.377		
3.	कंटेनर पोत	9.59	0.358		
4.	अन्य बल्क, ब्रेक बल्क और यात्री	7.69	0.287		

2.1.2. पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों को विस्तारित की जाएगी:-

क्र. सं.	विवरण	रियायत/छूट
1.	पत्तन के भीतर बालास्ट में प्रवेश करने वाले और यात्री नहीं ढोने वाले पोत	25%
2.	पोत जो पत्तन में प्रवेश करते हैं परन्तु उसमें कोई कार्गो अथवा उतारते अथवा लेते नहीं हैं (ऐसी उतलाई और पुनः नौभरण के सिवाय जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो सकते हैं)	50%
3.	(i). कोई आनन्द नाव (ii). किसी विदेशी प्रिस अथवा राज्य से संबंधित कोई पोत परन्तु जो वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए नहीं चलाया जा रहा हो। (iii). कोई पोत, जो पत्तन छोड़ चुका होता है, खराब मौसम के कारण अथवा इसके फलस्वरूप नुकसान होने से पुनः प्रवेश के लिए विवश होता है। (iv). सफेद पताका वाले युद्ध पोत अथवा भारत संघ की सेवा में रत पोत परन्तु वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए नहीं चलाए जा रहे हों। (v). केन्द्र सरकार, राज्य सरकार अथवा केन्द्र शासित क्षेत्रों से संबंधित अथवा सेवा में कोई गैर-वाणिज्यिक पोत। (vi). रक्षा पोत (vii). कार्गो ढोने के लिए पत्तन के भीतर और बाहर जाने वाले अंतर्देशीय जल बार्ज	100%

टिप्पणियां :

1. पत्तन देयताएं 15 टन अथवा उससे अधिक के समुद्रगामी पोतों के लिए प्रभाय है।

2. पृथक्कृत स्थिरक भार वाले सभी तेल टैंकरों के लिए घटा हुआ सकल टनभार अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभ्युक्ति" कॉलम में दर्शाए गए को देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा।
3. (i). जब कभी लैंश बाजों को ढोने वाले मदर पोत बाह्य लंगरगाह में बाजों को उतारते हैं और आंतरिक हारबर में प्रवेश किए गए बिना वहां से चले जाते हैं, पत्तन देयताएं वसूल नहीं की जाएंगी। ऐसे मामले में, आंतरिक हारबर में प्रवेश करने वाले लैंश बाजों से उनके जीआरटी के आधार पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।
(ii). उन मामलों में जहां मदर पोत आंतरिक हारबर में प्रवेश करते हैं और पत्तन देयताएं वसूल किए जाते हैं तो पत्तन देयताएं लैंश बाजों पर प्रभार्य नहीं होंगे।
4. खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग बंध नौकाओं को उठाने के लिए "दोबारा आने" वाले बंध पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परंतु वह उत्तराई अथवा कोई कार्गो अथवा यात्री को लेने वाला नहीं है, तब उस पर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी।

2.2 पाइलटेज शुल्क

2.2.1 पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

क्र. सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी					
		एसबीएम और एसटीएस में पोत		कटेनर पोत		अन्य पोत	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	30000 तक			20.85	0.7790	21.49	0.8033
(ii).	30001 से 60000			रु0 625500 जमा रु016.67 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 23370 जमा अ0डा0 0.6231 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	रु0 644700 जमा रु0 17.19 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 24099 जमा अ0डा0 0.6426 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
		11.69	0.4259				
(iii).	60001 और अधिक			रु01125600 जमा रु014.59 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 42063 जमा अ0डा0 0.5453 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	रु01160400 जमा रु015.05 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 43377 जमा अ0डा0 0.5622 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

2.2.2 विविध पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

1. पोतों/बाजों के नौचालन के लिए पाइलटेज शुल्क

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	200 जीआरटी से कम	एक तरफ प्रति पोत	640.64	23.94
(ii).	200 जीआरटी और अधिक	एक तरफ प्रति पोत	949.70	35.49

2. विराम प्रभार

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
----------	-------	------	-----------------------	---------------------------

(i)	उस समय से 30 मिनट से ज्यादा समय तक पाइलट को रोकने के लिए जिसके लिए मौंगपत्र दिया जाता है	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	3746.40	140
-----	------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	---------	-----

3. रद्दकरण प्रभार

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	डिप्टी कंजरक्टर को 2 घंटे से कम के नोटिस पर पाइलट की सेवा के लिए मौंगपत्र रद्द करवाने के लिए	5619.60	210

4. निकर्षकों के लिए पाइलटेज शुल्क

क्र. सं.	विवरण	प्रति 8 घंटे अथवा उसका भाग (रु0)
(i).	पत्तन निकर्षण के लिए से इतर निकर्षक	11200

2.2.3. स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी					
		एसबीएम और एसटीएस में पोत		कटेनर पोत		अन्य पोत	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i).	30000 तक	2.9225	0.10647	5.21	0.19474	5.38	0.2008
(ii).	30001 से 60000			रु0156300 जमा रु0 4.17 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 5842.5 जमा अ0डा0 0.1558 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	रु0161400 जमा रु0 4.30 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 6024 जमा अ0डा0 0.1606 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
(iii).	60001 और अधिक			रु0 281400 plus रु0 3.65 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा010516.5 जमा अ0डा0 0.1363 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	रु0 290400 जमा रु0 3.77 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 10842 जमा अ0डा0 0.1406 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

2.2.3. (i). पोतों/बाजों के लिए स्थानांतरण शुल्क

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	200 जीआरटी से कम	एक तरफ प्रति पोत	350	12.75
(ii).	200 जीआरटी और अधिक	एक तरफ प्रति पोत	420	15.31

टिप्पणियाँ:

1. पाइलटेज शुल्क एक समेकित शुल्क है और इसमें पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन, पर्याप्त क्षमता की टर्गों/लौचों की अपेक्षित संख्या एवं 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण शामिल हैं। पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण किए जाने पर पृथक स्थानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
2. बिजली गुल होने अथवा पत्तन के उपस्कर खराब होने के कारण पाइलट की सेवाओं को रद्द करने की मांग के मामले में, पोत नौचालन के अनुसूचित समय से पहले दो घंटे के अंदर पत्तन द्वारा विधिवत रूप से

प्राधिकृत संबंधित अधिकारी द्वारा इस संबंध में जारी प्रमाणपत्र के आधार पर रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। इसी प्रकार, ऐसे विलंब की स्थिति में जिसके लिए प्रत्यक्षतः पत्तन उत्तरदायी है। पाइलट को रोके रखने के प्रभार भी वसूल नहीं किए जाएंगे।

3. डम्ब बाजों सहित ऐसे प्रत्येक पोत से जो अपनी शक्ति के अधीन नहीं है 50 प्रतिशत अतिरिक्त पाइलटेंज शुल्क वसूल किया जाएगा।

4. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण पर कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(क). "पत्तन की सुविधा" निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :

(i). अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकर्षण के लिए घाट आबटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें स्थानांतरण की आवश्यकता हुई, के लिए स्थानांतरित किया गया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(ii). अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।

(iii). जब भी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो पोत को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण करना" के रूप में माना जाएगा।

(iv). जब भी किसी पोत को समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह पोत स्थानांतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ बर्थ में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाएगा।

(v). जब भी किसी पोत को वर्गीकृत रक्षा कार्गो पोत अथवा खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले अन्य पोत को व्यवस्थित करने के लिए, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ बर्थ को खाली रखने की आवश्यकता होती है, स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरित किए गए पोत के स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाएगा है।

(vi). वर्गीकृत कंटेनरयुक्त रक्षा कार्गो को स्थान देने के लिए कंटेनरों बर्थों से स्थानांतरित कंटेनर पोतों और रक्षा वर्गीकृत कंटेनर पोत के नौचालन के पश्चात कंटेनर बर्थ में वापस स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(vii). कार्गो के भंडारण को व्यवस्थित करने के लिए अथवा पोत द्वारा विनियुक्त पत्तन के उपस्कर की खराबी के कारण एक बर्थ से दूसरे बर्थ में बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो पोत का स्थानांतरण, वहन क्षमता की सीमा के कारण और स्थान की कमी के कारण भी बर्थ के अग्रभाग में कार्गो का चट्टा लगाया जाता है तो इन्हें भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(ख). जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तब स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:-

(i). कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर बर्थ खाली करना होता है।

(ii). विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत।

(iii). पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना बर्थ पर निष्क्रिय खड़े हैं।

2.2.4. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट किराये पर लेने के लिए प्रसार

क्र. सं.	श्रेणी	इकाई	दर (रु०)
1.	पाइलट लॉच और अन्य लॉच	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	490.00
2.	मूरिंग टग	प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	18620
3.	ड्रेजर जीएचडी नेहरू शताब्दी	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	35843
4.	एल एंड टी पोकेलेन और बार्ज विजया	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2100
5.	स्पीड बोट - दोहरा स्कू	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	13500
6.	स्पीड बोट - एकल स्कू	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	6000

2.2.5. पत्तन की शुष्क गोदी के उपयोग के लिए प्रसार

क्र. सं.	विवरण	दर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	ब्रिदेशगामी पोत (अ०डा० में)
1.	पहले दिन के किराये सहित पोत की डॉकिंग एवं अनडॉकिंग, टगों, मूरिंग बोटों, पाइलटज आदि के अलावा डॉकिंग एवं अनडॉकिंग में सहायता और शुष्क गोदी की सफाई।	90000	3279.76
2.	शुष्क गोदी किराया 2 ^{रें} दिन से 10 ^{वें} दिन (दोनों दिन सहित) प्रतिदिन अथवा उसका भाग	45000	1639.88
3.	शुष्क गोदी किराया 11 ^{वें} दिन से 20 ^{वें} दिन (दो दिन सहित) प्रतिदिन अथवा उसका भाग	90000	3279.76
4.	शुष्क गोदी किराया 21 ^{वां} दिन अथवा उसका भाग	112500	4099.70
5.	ब्लॉकों को लगाना	45000	1639.88
6.	स्लिपवे प्रतिदिन अथवा उसका भाग	3000	-

टिप्पणियाँ:

- राशि रु० 1500/- प्रतिदिन अथवा उसका भाग अग्निशमन लाइन उपलब्ध करवाने के लिए वसूल किए जाएंगे।
- तट आपूर्ति जोड़ने और काटने के लिए, रु० 5000/- प्रति पोत वसूल किए जाएंगे। विजली और स्वच्छ जल उपलब्धता के अनुसार आपूर्ति किए जाएंगे और लागू अनुसूचित दरों के अनुसार वसूली की जाएगी।
- रु० 2000/- प्रतिदिन अथवा उसका भाग डॉकिंग पर पोत टाइंग के लिए वसूल किए जाएंगे।
- मरम्मतों के लिए ब्लॉकों को हटाने और दोबारा लगाने के लिए रु० 2000/- प्रखंड का प्रति सैट की दर से वसूल किए जाएंगे।
- किरायेदार को पहले दिन के सिवाय अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करवानी होगी।
- शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं जैसे स्टेजिंग, समुद्री जल, टॉयलेट-बाथरूम आदि, उपलब्धता की शर्त पर, शुष्क गोदी के भीतर केवल पोतों के रुकने के दौरान प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। शुष्क गोदी क्रेनों, उनकी उपलब्धता की शर्त पर, के लिए प्रति घंटा आधार पर वसूली की जाएगी। दिन की पारी के दौरान शुष्क गोदी क्रेनों के प्रावधान के लिए, रु० 1750/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से किराया प्रभार वसूल किया जाएगा। यदि दिन पारी के बाद उपयोग किया जाता है, अर्थात् 1600 घंटे के बाद, तो प्रभार दिन पारी के प्रभारों के दोगुना हो जाएंगे।
- किराया अवधि उस कैलेंडर तारीख के 0000 घंटों से शुरू की जाएगी जिस तारीख को फ्लोटिंग प्रचालन शुरू होगा और उस तारीख के 2400 घंटों तक डॉकिंग के लिए जिसमें अनडॉकिंग समाप्त करने के बाद डॉक का जल निकाला जाता है।
- शुष्क गोदी से कूड़ा हटाने का कार्य किरायेदार द्वारा कभवाया जाएगा।
- देय न्यूनतम प्रभार 2 कैलेंडर दिवसों की अवधि के लिए होंगे और अगले दिन का हिस्सा एक दिन माना जाएगा।
- डॉकिंग/अनडॉकिंग प्रचालन के दौरान और शुष्क गोदी के भीतर/समीप इसके विराम के दौरान भी कोई क्षति होने पर किरायेदार की जिम्मेदारी होगी और क्षति/नुकसान की लागत किरायेदार से वसूल की जाएगी। शुष्क गोदी उपयोग करते समय पोत के किसी विराम के लिए सीओपीटी किसी भी कारण से किसी की कोई जिम्मेदारी/देयता स्वीकार नहीं करेगा।
- क्रॉफ्ट को शुष्क गोदी/उसके समीप खड़ा किए जाने पर क्रॉफ्ट/क्रू को कोई क्षति/नुकसान होने पर पत्तन जिम्मेदार नहीं होगा।

12. रविवार/अवकाश दिवसों को पोत गोदी में लाने/वापस ले जाने के लिए, इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत के समकक्ष अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।
13. यदि किरायेदार द्वारा डॉकिंग अथवा अनडॉकिंग प्रचालनों के लिए मौगपत्र रद्द करवाया जाता है तो इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

प्रचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि प्रचालन के लिए निर्धारित दिन से 2 दिन पहले परंतु 1400 घंटों से अधिक डॉक प्रभारी को लिखित में पहले नोटिस दिया जाता है।

14. यदि टग, लॉच, आदि की सेवाएं डॉकिंग/अनडॉकिंग के दौरान शुष्क गोदी की आवश्यकता के रूप में इस्तेमाल की जाती है तो इसके लिए दरमान के अनुसार वसूली की जाएगी।
15. शुष्क गोदी के लिए मौगपत्र प्रस्तुत करते समय, किरायेदार को तारीखें दर्शाते हुए शुष्क गोदी में विराम की संभावित अवधि के साथ पोत के सभी अपेक्षित ब्योरे अवश्य भेजने होंगे।

2.3. बर्थ किराया प्रभार

2.3.1. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग							
		सामान्य कार्गो बर्थ क्यू 1 से क्यू 6		कंटेनर बर्थ क्यू 7, क्यू 8 और क्यू 9		तेल बर्थ कोचीन पुराना टर्मिनल, उत्तर टैंकर बर्थ, दक्षिण टैंकर बर्थ		उत्तर और दक्षिण कोयला बर्थ	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)
1.	15000 तक	0.2026	0.00757	0.1769	0.00714	0.1535	0.00574	0.1215	0.00454
2.	15001 से 60000 जीआरटी	0.1210	0.00452	0.1040	0.00390	0.1210	0.00452	0.08710	0.00328
3.	60000 से अधिक जीआरटी	0.1378	0.00515	0.1378	0.00515	0.1413	0.00528	0.07097	0.00265

2.3.2. अंतर्देशीय जल बाजों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (रु० में)
0.07097

टिप्पणी:

उन मामलों में जहां बाज का जीआरटी उपलब्ध नहीं होता है, टनों में बाज की क्षमता के संदर्भ में उपर्युक्त निर्धारित दर (प्रति टन प्रति घंटा आधार पर) लागू की जाएगी।

2.3.3. अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्रॉफ्टों/निकायों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)
1.	उर्वरक बर्थ क्यू-10 और नया बीटीपी बर्थ	0.2574	0.0962
2.	लेश बाज :		
	(i). किसी भी बर्थ के अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया	0.1807	0.00676
	(ii). फ्लोटिंग प्रभार, जब बाज फ्लोटिंग क्षेत्रों में प्रतीक्षा करते हैं	0.0585	0.00221
3.	फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स/बॉडियों:		
	(i). यदि पत्तन बर्थों का अधिग्रहण करते हैं	0.1807	0.00676
	(ii). यदि पत्तन बर्थों का अधिग्रहण नहीं करते हैं परन्तु पत्तन जल क्षेत्र में बने रहते हैं	0.0585	0.00221

4.	कोई अन्य पोत :	दर प्रति पोत प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		नौचालन पोत/सैर-सपाटा नाव		मछली पकड़ने वाले पोत और ट्रॉलर्स	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)
(i).	कोई बर्थ अधिग्रहण करना	23.50	0.8784	37.64	1.4053
(ii).	पत्तन सीमाओं के अंदर कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालने के लिए विलिग्डन द्वीप अथवा अन्य उठले जल क्षेत्र में निम्न घाट बर्थ/फोर्ट कोचीन घाट बर्थ/जेट्टी के अधिग्रहण पर।	11.77	0.4394	18.78	0.70213
(iii).	सैर-सपाटा नाव : अपनी मूरिंग के अधीन फोर्ट कोचीन घाट में पाथेमरी लंगरगाह अथवा स्ट्रीम में लंगरगाह के अधिग्रहण हेतु।	-	-	11.77	0.4394
5.	जब कोई पोत निकर्षित क्षेत्र और समुद्रगामी पोतों द्वारा नौचालित गहरे पानी के चैनलों में कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालता है।	23.50	0.8784	23.50	0.8784

टिप्पणी:

क्र.सं. 3 के मामले में, यदि फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स/बाडीज़ का जीआरटी उपलब्ध नहीं होता है, तबों में फ्लोटिंग क्रॉफ्ट की क्षमता के संदर्भ में निर्धारित दर (प्रति टन प्रति घंटा आधार पर) लागू की जाएगी।

2.3.4. किराये पर ली गई टगों के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)
एसपीएम, एसटीएस अथवा किन्हीं अन्य प्रचालनों के लिए टग प्रभार	16645	606.56

टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराया प्रभार पोतों के बर्थ में लंगर डालने से बर्थ लंगर उठाने तक की अवधि के लिए वसूल किए जाएंगे।
- (ii). विंडो सुविधा प्राप्त करने वाले कंटेनर पोतों के मामले में, बर्थ किराया प्रभार पोतों को आबंटित विंडो की अवधि अथवा अधिग्रहण की वास्तविक अवधि, जो भी अधिक हो, के लिए वसूल किए जाएंगे।
- बर्थ किराया प्रभार में घाट क्रेनों, प्रथम प्रचालन (उपलब्धता की शर्त पर) के प्रभार, जहां कहीं आवश्यक हो मजदूरों की आपूर्ति के लिए कोचीन पत्तन न्यास की लागत का हिस्सा शामिल है।
- पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय से चार घंटे बीतने के पश्चात पोत से बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा। गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर 'दंडात्मक दर' होगी।
- बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों की अपेक्षा से अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि अतिरिक्त होगी।
- (i). कोई पोत एक बर्थ अथवा बर्थों का अधिग्रहण करता है और किसी अन्य समीपवर्ती बर्थ अथवा बर्थों को अपनी सुविधा के लिए अथवा उस विशेष बर्थ में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण अथवा किन्हीं अन्य कारणों से खाली रखने का अनुरोध करता है तो ऐसे खाली रखे गए प्रत्येक बर्थ अथवा बर्थों के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया वास्तविक अवधि के लिए वसूल किया जाएगा। वास्तव में लंगर डाल चुके पोत का जीआरटी पत्तन की देयताओं के साथ गिना जाएगा।
- (ii). समीपवर्ती बर्थ को खाली रखने का मॉग-पत्र पोतों के एजेंट अथवा परेषिती/प्रेषक में से किसी एक द्वारा दिया जाएगा, अथवा पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो की प्रकृति पर विचार कर बर्थ (बर्थों) खाली रखा जाता है, बशर्ते ऐसी कार्रवाई की अग्रिम सूचना पत्तन द्वारा पोत-एजेंट को दी गई हो। ऐसे सभी मामलों में, पोत के एजेंट/स्टीमर एजेंट से सामान्य प्रभारों सहित अतिरिक्त बर्थ किराया वसूल किया जाएगा क्योंकि वे पोत संबंधी प्रभार हैं।

6. यदि पत्तन शैड/शैडों में वर्गीकृत कार्गो की मौजूदगी के कारण बर्थ/बर्थों का उपयोग करने की स्थिति में नहीं है तो वर्गीकृत कार्गो का परेषिती पत्तन को उस जलयान से वसूली योग्य सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के बराबर राशि अदा करेगा जो शैड/शैडों से अंतिम पैकेट उठाए जाने तक ऐसा कार्गो रखता है।
7. जब मछली पकड़ने वाले पोत/ट्रॉलर्स कोचीन पत्तन न्यास की जेट्टियों, संसर्पिका और बोटपेन के लिए लाइसेंसिकरण विनियमावली, 1968, समय-समय पर यथा संशोधित, के अधीन लाइसेंस शुल्कों का भुगतान कर निजी जेट्टियों में लंगर डालते हैं तो उनसे बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
8. उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पत्तन के उपस्कर की अनुपलब्धता/खराबी के कारण अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य अन्य कारणों से पोत को लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक समय के लिए बेकार खड़े रहने के लिए बाधित किया जाता है। तथापि, यह उपबंध इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) द्वारा प्रचालित बर्थों में बेकार खड़े पोतों पर लागू नहीं होगा।
9. लैश बार्जों के लिए निम्न घाट, मुराफ जेट्टी और फोर्ट कोचीन जेट्टी फिल्टिंग क्षेत्रों के रूप में घोषित किए गए हैं।

2.4. पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	
		दर (प्रति 1000 लिट्र)	न्यूनतम प्रभार	दर (प्रति 1000 लिट्र)	न्यूनतम प्रभार
1.	बार्जों के माध्यम से आपूर्ति : (i). आंतरिक बंदरगाह में (ii). बाह्य बंदरगाह में	262.22 1049.02	6556.20 26224.80	9.80 39.20	245.00 980.00
2.	तट के माध्यम से जल आपूर्ति	149.87	3746.40	5.60	140.00

2.5. बार्ज जेट्टियों के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	क्यू 10 क्षेत्र में	प्रति जेट्टी प्रति माह अथवा उसका भाग	167020
2.	निकट साकथ कोयला बर्थ	- उपरोक्त -	176400

अध्याय— III

कार्गो संबंधित प्रभार

3.1. बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क की अनुसूची

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	(दर रु० में)	
			तटीय	विदेशी
1.	पशु, पक्षी, सरिसर्प, पशु उत्पाद और व्युत्पादन	प्रत्येक	46.20	77.00
2.	शिलातन्तु	मी.ट.	50.40	84.00
3.	काजू, गिरियों और फल			
	(i). कच्चा काजू की कच्ची गिरी	मी.ट.	29.40	49.00
	(ii). काजू की गिरी	मी.ट.	37.80	63.00
	(iii). फल, इमली बीज, टैपियोका, नारियल, खोपरा	मी.ट.	28.80	48.00
4.	(i). ताप कोयला	मी.ट.	56.00	56.00
	(ii). कोयला, कोक, लकड़ी का कोयला, ईंधन लकड़ी	मी.ट.	33.60	56.00
5.	नारियल की जटा, नारियल की जटा से बने उत्पाद, पटसन, पटसन से बने उत्पाद	मी.ट.	40.30	67.20
6.	निर्माण और भवन सामग्री			
	(i). रेत, पत्थर	मी.ट.	31.20	52.00
	(ii). ग्रेनाइट, मारबल	मी.ट.	40.20	67.00
	(iii). सीमेंट, कंकर-पत्थर, चिकनी मिट्टी, चाक	मी.ट.	43.70	72.80
7.	कपास, कपास का कचरा, रेशमी सूत, ऊन, कपड़े और सूती कपड़े से बनी चीजें	घ.मी.	29.40	49.00
8.	रक्षा सामान	मी.ट.	130.55	217.55

9.	उर्वरक — कच्चा माल और तैयार — बर्थ व्यू-10 में			
	(i). गंधक	मी.ट.	37.20	62.00
	(ii). शैल फॉस्फेट	मी.ट.	34.20	57.00
	(iii). तैयार उर्वरक	मी.ट.	34.20	57.00
	उर्वरक — अन्य बर्थों में कच्चा माल और तैयार			
	(i). गंधक	मी.ट.	52.10	86.80
	(ii). शैल फॉस्फेट	मी.ट.	47.90	79.80
	(iii). तैयार उर्वरक	मी.ट.	47.90	79.80
10.	खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें, सभी प्रकार का गुस्ता	मी.ट.	36.95	61.60
11.	जलयान के बंकरों के लिए ईंधन	मी.ट.	24.00	40.00
12.	द्रव कार्गो, अम्ल			
	(i). कच्चा तेल — पत्तन बर्थ में	मी.ट.	65.00	65.00
	(ii). कच्चा तेल — एसवीएम में	मी.ट.	25.00	25.00
	(iii). पीओएल उत्पाद — पत्तन बर्थ में	मी.ट.	65.00	65.00
	(iv). पीओएल उत्पाद और अन्य द्रव — एसटीएस	मी.ट.	25.00	25.00
	(v). द्रव अमोनिया	मी.ट.	71.40	119.00
	(vi). फास्फोरिक अम्ल	मी.ट.	65.50	109.20
	(vii). सीरा, खाद्य तेल और अन्य द्रव	मी.ट.	54.60	91.00
13.	धातु और धातु उत्पाद	मी.ट.	67.20	112.00
14.	धातु कबाड़	मी.ट.	54.00	90.00
15.	खनिज और अयस्क	मी.ट.	43.70	72.80
16.	मोटर साइकलों के अलावा मोटर वाहन			
	(i). आरओ-आरओ प्रणाली द्वारा	प्रति वाहन	900.00	1500.00
	(ii). आरओ-आरओ प्रणाली द्वारा के अलावा	प्रति वाहन	1800.00	3000.00
17.	मोटर साइकलें	प्रति वाहन	300.00	500.00
18.	तेल खली और चारा	मी.ट.	47.05	78.40
19.	कागज, कागज उत्पाद और अखबारी कागज	घ.मी.	31.20	52.00
20.	नमक	मी.ट.	8.40	14.00
21.	जलयान स्टोर, प्रोविजन्स	मी.ट.	30.00	50.00
22.	सोडा ऐश	मी.ट.	15.00	25.00
23.	चीनी, कच्ची चीनी	मी.ट.	37.20	62.00
24.	स्लज, तैलीय कबाड़	मी.ट.	54.00	90.00
25.	साथ न जाने वाला वैयक्तिक सामान	घ.मी.	47.05	78.40
26.	लकड़ी, टिम्बर और उत्पाद			
	(i). टिम्बर लट्टे	घ.मी.	20.40	34.00
	(ii). लकड़ी, बॉस, लकड़ी उत्पाद	मी.ट.	47.05	78.40
	(iii). लकड़ी का गूदा	मी.ट.	34.45	57.40
27.	ऊपर विनिर्दिष्ट से इतर कोई मद	मी.ट.	60.00	100.00

टिप्पणियाँ:

- “घाटशुल्क” का अर्थ पत्तन सीमाओं के भीतर अथवा पत्तन के घोषित उत्तराई स्थान के माध्यम से गुजरने वाले, भले ही पोर्टरिज पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया था अथवा नहीं, उतारे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कटेनर पर वसूली योग्य मूल देयताएं होगी।
- कार्गो का निर्धारण आयात कार्गो के मामले में बिल प्रविष्टि/लदान के तटीय बिल में दिए गए कार्गो के विवरण और निर्यात कार्गो के मामले में नौवहन बिल के आधार पर किया जाएगा, वह अनुसूची में शामिल मद विवरण के लिए सबसे उपयुक्त है।
- (क). देयताओं के परिकलन के प्रयोजन के लिए, भार इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा को मापने की।
इकाई 1 घन मीटर होगी और द्रवों के लिए क्षमता माप की इकाई 1,000 लिटर होगी।
(ख). सकल भार, मात्रा माप अथवा किसी एक मद की क्षमता की परिगणना में, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई माने जाएंगे और 0.5 और अधिक दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, बशर्ते अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो।
- घाटशुल्क अनुसूची में अनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पूर्व यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को उन अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, स्वयं सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाए।

5. घाटशुल्क देनदारियां निम्न आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरां पर वसूल की जाएंगी:-
- (क). शुष्क बल्क कार्गो के मामले में पोत का डुबाव सर्वेक्षण प्रमाणपत्र/पोत की विनिर्दिष्ट मात्रा।
 - (ख). लिक्विड द्रव के मामले में पोत की यूलेज़ प्रमाणपत्र मात्रा/पोत की विनिर्दिष्ट मात्रा।
 - (ग). सभी अन्य मामलों में प्रवेश का बिल/शिपिंग बिल।
 - (घ). तटीय कार्गो के मामले में, यदि प्रवेश का बिल अथवा शिपिंग बिल उपलब्ध नहीं होता है, कोचीन पत्तन न्यास ऐसे दस्तावेजों पर निर्णय करेगा जिनपर विश्वास किया जा सकता है।
6. घाटशुल्क मुक्त सामान :
- (क). कोचीन पत्तन न्यास को अथवा द्वारा भेजा गया कार्गो।
 - (ख). अंतर्देशीय जल बाजों के माध्यम से पहुंचाया गया आयात कार्गो।
 - (ग). मोटर वाहनों जैसे प्राइम मूवर्स के साथ अथवा बिना चेसिस/ट्रेलर्स, ट्रक आदि जो आरओआरओ प्रणाली अथवा आरओआरओ प्रणाली के अलावा किसी प्रणाली द्वारा प्रहस्तित अंतर्देशीय जल बाजों के माध्यम से कार्गो/कंटेनरों के परिवहन के लिए प्रयुक्त।
 - (घ). वास्तविक यात्रियों और नाविकों के साथ आने वाला उनका सामान और वैयक्तिक सामान।
 - (ङ). समान जलयान की वास्तविक जलयान संबंधी फिटिंग्स।
 - (च). तट पर एकत्र किया गया कूड़ा।
 - (छ). पशुधन के साथ का चारा, जो कार्गो के रूप में सूचीबद्ध नहीं है।
 - (ज). घाटों में गुट्टिकाकृत कार्गो के निर्यात के लिए उपयुक्त गुट्टिकाएं।
 - (झ). उपर्युक्त मदों 6 (ख) से 6 (ज) के मामले में आधा घाटशुल्क देय है बशर्ते उनका प्रहस्तन कोचीन पत्तन न्यास द्वारा किया जाता है।
7. बर्थों के समीप पोतांतरित कार्गो, पुनः नौभरण अथवा शट आउट कार्गो उस कार्गो पर लागू घाटशुल्क के 75 प्रतिशत की दर से प्रत्येक प्रहस्तन के लिए निर्धारित किया जाएगा।
8. समीपवर्ती बर्थों से इतर पोतांतरित कार्गो एकल प्रहस्तन रूप में माना जाएगा और इस तरीके से प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क के 50 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाएगा। तथापि, यह शर्त एसटीएस प्रचालनों पर लागू नहीं होगी।
9. पत्तन निम्नलिखित बल्क कार्गो मदों के लिए घाट पर कुलियों की व्यवस्था नहीं करेगा और स्वामियों को अपने खर्च और जोखिम पर उनके प्रहस्तन की व्यवस्था करनी होगी :
- (क). पशु, पक्षी, सरिसर्प
 - (ख). उर्वरक और क्यू-10 बर्थ में प्रहस्तित उर्वरक का कच्चा माल
 - (ग). 6 (क) के सिवाय घाटशुल्क मुक्त सामान
 - (घ). पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित अन्य कार्गो

3.2. विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार

3.2.1. निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयात कार्गो	7 दिन
2.	साल्वेज्ड सामान	3 दिन
3.	निर्यात, पोतांतरण और शट आउट कार्गो जो बाद में दूसरे पोत में चढ़ाया जाता है	12 दिन
4.	चढ़ाए नहीं जाने की वजह से हटाया गया शट आउट कार्गो	3 दिन

टिप्पणियाँ:

1. निःशुल्क अवधि
 - (क). निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी।
 - (ख). आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से आखिरी बार खाली किए गए/उतारे गए कार्गो के तारीख के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
 - (ग). आयात, पोतांतरण और शट आउट कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन परिसर में कार्गो के प्रवेश की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
 - (घ). साल्वेज्ड सामानों के मामले में, निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब सामान साल्वेज्ड किया जाता है।
2. यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं को पट्टे पर दिया जाता है, कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

3.2.2. विलंबशुल्क प्रमारों की अनुसूची

अनुसूची 3.2.1 में यथा निर्धारित निःशुल्क दिवसों की समाप्ति पर, विलंबशुल्क सभी सामानों के भंडारण की उस अवधि के लिए वसूल किया जाएगा जब तक वे नीचे निर्धारित दरों पर निकासित नहीं किए जाते हैं:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घाटशुल्क इकाई प्रति दिन अथवा उसका भाग (रु० में)
I.	आयात कार्गो और सलवेजड सामान	
	1. प्रथम 5 दिनों के लिए	3.00
	2. अगले 10 दिनों के लिए	5.00
	3. उसके पश्चात्	7.00
II.	निर्यात, पोतांतरण और शट आउट कार्गो	
	1. निःशुल्क अवधि की समाप्ति की तारीख के अगले दिन से	5.00

टिप्पणियाँ:

- आयात और निर्यात कार्गो दोनों पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब पत्तन कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।
- किसी बर्थ विशेष अथवा समीपवर्ती बर्थ/बर्थों में रखे गए अन्य प्रेषित माल पर, जो उस अवधि के दौरान निकासित नहीं किए जा सकते जब किसी बर्थ विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रृति के कारण समीपवर्ती बर्थ खाली रखा/रखे जाता/जाते हैं अथवा किसी अन्य कारण से प्रमार्य विलंबशुल्क ऐसी सुरक्षा की अपेक्षा वाले कार्गो के तत्संबंधी परेषिती द्वारा वहन किया जाएगा।

3.2.3. लाइसेंस आधार पर विनिर्दिष्ट अंतरण क्षेत्रों में कार्गो के भंडारण के लिए प्रमार

अंतरण क्षेत्र, घाटों पर ढके हुए और खुला दोनों, और घाटों के बाहर भांडागार विलंबशुल्क के स्थान पर स्वामियों अथवा उनके एजेंटों को लाइसेंस आधार पर कार्गो के भंडारण के लिए आबंटन हेतु बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा। सीओपीटी ऐसे क्षेत्र का आबंटन उपलब्धता और भंडारण क्षेत्र के आबंटन के समय सम्पूर्ण कार्गो पर घाटशुल्क के भुगतान की शर्त पर करेगा। ऐसा आबंटन पोटवार होगा और लाइसेंस शुल्क नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल किया जाएगा:—

विवरण	रु० प्रति वर्ग मी० प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग आबंटन की तारीख से	
	ढका भंडारण	खुला भंडारण
30 दिनों तक	12.50	10.00
31 - 60 दिन	18.75	15.00
61वें दिन से आगे	25.00	20.00

उपर्युक्त प्रमारों की वसूली के लिए अंतरण क्षेत्र में ऐरणाकूलम घाट की सुरक्षा दीवार के भीतर सम्पूर्ण खुला और ढका हुआ क्षेत्र और क्यू 4 के उत्तर विस्तार सहित माटनचेरी घाट में सुरक्षा दीवार के भीतर सम्पूर्ण खुला और ढका हुआ क्षेत्र, जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, शामिल होगा। घाटों के बाहर भांडागार सं. 1, 2, 3, 4 और 6 भी उपर्युक्त प्रमारों की वसूली के लिए अंतरण क्षेत्र होंगे। ऐसे भंडारित किया गया कार्गो स्वामियों अथवा उनके एजेंटों के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर रहेगा और भंडारण की अवधि के दौरान इसके मामले में आने वाले किन्हीं दावों के लिए वे उत्तरदायी होंगे।

उपर्युक्त कार्गो/पोत प्रचालनों से संबंधित प्रयोजनों जैसे उपस्कर का भंडारण, जलयान के पुर्जे, आदि के लिए अंतरण क्षेत्र आबंटित करने से सीओपीटी को प्रिकलूड नहीं करेगा।

स्वामियों अथवा उनके एजेंटों को घाट से सीधे कार्गो को ले जाने के लिए और उसे संपदा किरायों के अधीन लाइसेंस के लिए विनिर्दिष्ट दरों पर लाइसेंस आधार पर सीमाशुल्क बांड के अधीन अंतरण क्षेत्र से इतर विलिग्डन द्वीप में पत्तन क्षेत्र में चट्टा लगाने के लिए पत्तन अनुमति देगा। ऐसी भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाले कार्गो को घाट से बाहर ले जाने से पहले सम्पूर्ण मात्रा पर घाटशुल्क अदा करना होगा। ऐसे भंडारित किया गया कार्गो स्वामियों अथवा उनके एजेंटों के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर रहेगा और भंडारण की अवधि के दौरान इसके मामले में आने वाले किन्हीं दावों के लिए वे उत्तरदायी होंगे।

टिप्पणी:

प्रत्येक आबंटन के लिए वसूल किया जाने वाला न्यूनतम प्रभार रु0 250 प्रति सप्ताह होगा।

3.2.4. तैयार चीनी और दालों (आयात) के मामले में विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	प्रभार
1.	तैयार चीनी और दालें (आयात)	
(i).	निःशुल्क अवधि	पत्तन में यथा लागू
(ii).	निःशुल्क अवधि के बाद 21 दिन तक (निःशुल्क अवधि सहित)	पत्तन में यथा लागू
(iii).	21 दिन के बाद	पत्तन में लागू दर का चार गुना

टिप्पणियाँ:

1. निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
2. निःशुल्क अवधि उतराई के पूरा होने के दिन से शुरू होगी।
3. ये दरें पीले मटर और कच्ची चीनी पर लागू नहीं होगी, जिसे 25 अगस्त 2009 से पहले पत्तनों में लागू दर के अनुसार विनियमित किया जाएगा।
4. ऊपर निर्धारित दालों और चीनी के लिए विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभारों (लाइसेंस शुल्क) के लिए अनुसूची नेपाल बंध कार्गो पर लागू नहीं होगी। नेपाल बंध कार्गो दरमान में अन्यथा लागू दरों के अनुसार विनियमित किया जाएगा।

अध्याय - IV**पत्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार****4.1.1. आयात/निर्यात प्रचालन कार्य के दौरान से इतर घाट इलैक्ट्रिक क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार**

(रुपयों में)				
क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	10 मीटर तक लिफ्ट के लिए			
(i).	कार्गो जिसपर घाटशुल्क देय है	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	117.60	196
(ii).	कार्गो जिसपर घाटशुल्क देय नहीं है और किसी अन्य उपयोग के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	235.20	392
2.	हैच खोलने और बन्द करने के लिए	दर प्रति 8 घंटों की पारी अथवा उसका भाग	470.40	784

4.1.2. तट क्रेनों से जुड़ी पत्तन की ग्रेवों का उपयोग करने के लिए प्रभार

(रुपयों में)				
क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	5 घन मी0 क्षमता तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	176.40	294
2.	5 घन मी0 क्षमता से अधिक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	294.40	490

4.1.3. हल्के फोर्कलिफ्ट ट्रकों के लिए प्रभार

(रुपयों में)				
क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	घाट परिसर के भीतर कार्गो प्रहस्तन अथवा किसी अन्य प्रचालनों के लिए	प्रति फोर्कलिफ्ट ट्रक प्रति घंटा अथवा उसका भाग	352.80	588

4.1.4. 10 टन क्षमता तक की हल्की मोबाइल क्रेन के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु0 में)
1.	घाट परिसर के भीतर	1470
2.	घाट परिसर के बाहर	2940

4.2. माँगपत्र रद्दकरण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु०)
1.	कार्य दिवसों को	प्रति उपस्कर प्रति माँग	490
2.	रविवारों और अवकाश दिवसों को	" " "	2940

4.3. फ्लोटिंग क्रेन और ऑयल स्किमर के लिए प्रभार

क्र.सं.	श्रेणी	इकाई	दर (रु०)
1.	फ्लोटिंग क्रेन एफ.सी. पेरियार:		
	निर्धारित प्रभार	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2000
	लिफ्टिंग प्रभार:	प्रति टन अथवा उसका भाग	
	30 टन तक		600
	30 - 60		800
	60 - 90		1200
	90 से अधिक		1500
2.	ऑयल स्किमर एम.वी. वेनाद:		
	निर्धारित प्रभार	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1000
	लिफ्टिंग प्रभार:	प्रति टन अथवा उसका भाग	300

4.4. भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	धर्म कांटा (क्षमता - 60 टन)		
(i).	20 फीट ट्रेलर (खाली/लदा हुआ)	दर प्रति वाहन	100
(ii).	40 फीट ट्रेलर (खाली/लदा हुआ)	" "	150
(iii).	लॉरियॉ (खाली/लदी हुई)	" "	50
(iv).	एलसीवी (खाली/लदा हुआ)	" "	30

टिप्पणी:

दर में भार प्रमाणपत्र जारी करने एवं भारतोलन की लागत शामिल है।

4.5. पत्तन के फेंडर पोंटून के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति उपस्कर (रु० में)
1.	फेंडर पोंटून	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	6860

टिप्पणियाँ:

- कोचीन पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित माँग की वरीयता के आधार पर, कोचीन पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अधिसूचित कार्य घंटों के दौरान उपलब्धता की शर्त पर उपस्कर उपयोग के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा।
- प्रभार उपस्कर को ले जाने के समय से शुरू होंगे (जब तक कि अनुसूची में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाता है) और उन्हें उतारे जाने के समय तक रहेंगे।
- जब माँगा गया उपस्कर पहले अपेक्षित अवधि से अधिक समय के लिए अपेक्षित हो तो शुरुआती माँग अवधि के समाप्ति के एक घंटा पहले नया माँगपत्र दाखिल करना होगा।
- माँगपत्र का रद्दीकरण:
 - माँगपत्र का रद्दीकरण उस अवधि की शुरुआत से कम से कम 2 घंटे पहले किया जाएगा जिसके लिए सेवा मांगी गई है।
 - रद्दीकरण प्रभार वापस नहीं किए जाएंगे। तथापि, यदि पत्तन, अपनी सुविधा के लिए करता है तो माँग के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति नहीं की जाएगी अथवा पत्तन के निर्णय के कारण रद्दीकरण किया जाता है, माँग रद्दीकरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- यदि उपस्कर पत्तन सीमाओं के बाहर किसी प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने की इच्छा व्यक्त की जाती है तो ऐसे उपयोग के लिए दरें उपस्कर के लिए तत्संबंधी दरों का 200 प्रतिशत होंगी, जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाता है।

अध्याय - V

कंटेनर संबंधित प्रभार

5.1.1. कंटेनरों के लिए घाटशुल्क

क्र.सं.	कंटेनरों का प्रकार	इकाई	दर रुपयों में			
			20'		40'	
			तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी
1.	खाली	प्रति कंटेनर	123.48	205.80	185.22	308.70
2.	लदा हुआ	"	588.00	980.00	882.00	1470.00
3.	जेखिमपूर्ण/विस्फोटक	"	दर सामान्य कंटेनरों से 25 प्रतिशत ज्यादा			

5.1.2. कंटेनरों पर भूमि किराया

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		20'		40'		40' से अधिक	
		तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)
1.	खाली कंटेनर						
	(i). प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 4वें दिन से 10वें दिन	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 11वें दिन से 15वें दिन	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). उसके पश्चात	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
2.	लदे हुए कंटेनर						
	(i). प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). उसके पश्चात	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
3.	जेखिमपूर्ण कंटेनर						
	(i). प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	167.25	3.75	334.50	7.50	501.75	11.25
	(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	334.50	7.50	669.00	15.00	1003.50	22.50
	(iv). उसके पश्चात	669.00	15.00	1338.00	30.00	2007.00	45.00
4.	पोतांतरण						
	खाली कंटेनर						
	(i). प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 16वें दिन से 30वें दिन	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). उसके पश्चात	401.40	9	802.80	18	1204.20	27
	लदे हुए कंटेनर						
	(i). प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 31वें दिन से 45वें दिन	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). उसके पश्चात	401.40	9	802.80	18	1204.20	27

टिप्पणियाँ:

- निःशुल्क अवधि**
 - निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
 - आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि पोत से आखिरी कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी।
 - निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के पत्तन में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।
- निर्यात कंटेनर के मामले में, भूमि किराये की वसूली समाप्त हो जाएगी जब नामित पोत लदाई शुरू कर देता है।

5.2 सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए अथवा खाली) पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		20'		40'		40' से अधिक	
		तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थे दिन से 15वें दिन	138.00	3.00	276.00	6.00	414.00	9.00
3.	16वें दिन से 30वें दिन	276.00	6.00	552.00	12.00	828.00	18.00
4.	उसके पश्चात्	552.00	12.00	1104.00	24.00	1656.00	36.00

टिप्पणियाँ:

1. निःशुल्क अवधि में, कंटेनर भरने अथवा खाली करने के लिए पत्तन की ओर से कोई विलंब शामिल नहीं होगा, सीओपीटी द्वारा प्राधिकृत संबद्ध अधिकारी द्वारा यथा प्रमाणित।
2. निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
3. निःशुल्क अवधि और कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली दरमान की अनुसूची 3.2 में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित की जाएगी।

5.3 परित्याग किए किए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :

- (i). परेषिती किसी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
- (ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है :
(क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा रखेगा और पत्तन परिसर से वापस लेगा या हटाएगा, और,
(ख). लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और ढुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्यवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाइयां नहीं करती।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और ढुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिती को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।

5.4 सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में मरण और उतराई प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रु०)	
		20'	40' और अधिक
1.	आधे लदे कंटेनर के लिए	1150.00	1875.00
2.	पूरे लदे कंटेनर के लिए	2300.00	3750.00

टिप्पणियाँ:

1. कंटेनर जो उसकी सामान्य क्षमता का 50 प्रतिशत अथवा उससे कम भरा अथवा खाली किया जाता है, आधा कंटेनर माना जाता है और लागू प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

2. एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो के मामले में, सीओपीटी एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभारों की वसूली अपने मौजूदा दरमान की अनुसूची 3.1 में निर्धारित घाटशुल्क दरों पर करेगा। घाटशुल्क अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर 10 प्रतिशत की रियायत न्यूनतम 20' कंटेनर के लिए रु0 550/-, 40' कंटेनर के लिए रु0 825/- और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए रु0 1100/- अनुमत्त होगी।
3. कंटेनर को ऊपर चढ़ाए जाने के लिए जरूरी कार्गो के भरण/उतराई की स्थिति में, जाँच, लेखांकन अथवा सही प्रकार चट्टा लगाना और कार्गो का ऐसा भरण/उतराई में 50 प्रतिशत अथवा ऐसे भरे जाने वाले/खाली किए जाने वाले कार्गो का 50 प्रतिशत से कम, ऐसे मामलों में भरण/उतराई प्रभारों का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

अध्याय - VI

विविध प्रभार

- 6.1. पत्तन सीमाओं के भीतर प्रवेश नहीं करने वाले पोतों के लिए प्रवेश/निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु0)
1.	बाह्य समुद्र में लंगर डाले लैश पोतों के लिए	प्रति प्रमाणपत्र	6615
2.	बाह्य समुद्र में लंगर डाले अन्य पोतों के लिए और कार्गो अथवा यात्री उतारने अथवा लेने के बिना कार्यवाही	"	3332

- 6.2. पत्तन के अग्निशमन उपस्कर के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति उपस्कर (रु0)
1.	अग्निशमन गाड़ी अथवा अग्निशमन पाइप	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	490

- 6.3. टैंकरों के माध्यम से लाइसेंसशुदा एजेंसियों द्वारा पोतों को जल की आपूर्ति

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु0)
1.	पोतों को जल की आपूर्ति	प्रति टैंकर	200

- 6.4. प्राधिकृत आगंतुकों को घाट प्रवेश अनुज्ञापत्र जारी करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	आज्ञापत्र का प्रकार	लोगों की श्रेणी	वैधता	शुल्क
1.	दैनिक घाट प्रवेश परमिट	कोई एक बार का ग्राहक	एक दिन	रु0 10 प्रति व्यक्ति एक दिन के लिए
2.	साप्ताहिक घाट प्रवेश परमिट	पत्तन उपयोक्ताओं की सभी श्रेणी	दो से सात दिन	रु0 20 प्रति व्यक्ति
3.	अस्थायी गोदी प्रवेश परमिट - I (लेमिनेशन किया फोटो कार्ड)	पत्तन उपयोक्ताओं की सभी श्रेणी	सात दिन से एक माह	रु0 50 प्रति व्यक्ति
4.	अस्थायी गोदी प्रवेश परमिट - II (लेमिनेशन किया फोटो कार्ड)	सीएचए, एसए, एक्जिम, सर्वेक्षक, जलयान चांदलर्स, सरकारी एजेंसियां, सी एंड एफ एजेंडस, जलयान मरम्मत करने वाले, धूमीकरण करने वाले, पेलेटाइजिंग करने वाले एजेंडस, आदि।	एक महीने से ज्यादा तीन महीने तक	रु0 100 प्रति व्यक्ति

5	सिर्फ घाट प्रवेश के लिए गोदी प्रवेश परमिट (बायो-मीट्रिक कार्ड)	बीएच एसए, स्टीवडोर, एडमिशन सर्वेक्षक जलयान ड्राइवर्स, ट्रक/उपस्कर प्रचालक, सरकारी एंजिनियर, सी एंड एफ एंजिनियर, जलयान मरम्मत करने वाले, धूमीकरण करने वाले, पेलेटाइजिंग करने वाले, एजेंट, कंप्यूटर/यूडब्ल्यू से वर्कर्स, आदि।	तीन महीनों से ज्यादा एक वर्ष तक	रु 300 प्रति वर्ष + रु 200 एक बार की लागत बायोमीट्रिक कार्ड के लिए
6	संव्यवहार के अनुमति के साथ गोदी प्रवेश परमिट (बायो-मीट्रिक कार्ड होलोग्राम के साथ)	सीएचए के प्राधिकृत हरसाक्षरकर्ता	तीन वर्ष	रु 900 घाट प्रवेश के लिए + रु 100 संव्यवहार लाइसेंस के लिए + रु 200 एक बार की लागत बायोमीट्रिक कार्ड के लिए
7	50 सदस्यों तक स्कूल/कॉलेज भोलाश्रियों का समूह (सादा कार्ड आजापार)	सरशागत विद्यार्थी	एक आयमन	रु 100 प्रति समूह
8	बोट क्रू एलैबोरेशन किया फोटो कार्ड)	सरकारी/निजी बोटों और बार्जों के बोट क्रू	एक वर्ष	रु 100 प्रति व्यक्ति
9	खो जाने की स्थिति में डुप्लीकेट बायोमीट्रिक कार्ड			रु 1000
10	नष्ट हो जाने की स्थिति में डुप्लीकेट बायोमीट्रिक कार्ड			रु 200

टिप्पणी:

बायोमीट्रिक कार्ड वैध अवधि पर दिया जाएगा और रु 200 प्रति कार्ड की दर से अलग-से जारी किया जाएगा।

6.5 कूज पोतों में अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों के लिए उतरना और चढ़ाना प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु में
1.	चढ़ना/ उतरना	प्रति व्यक्ति	100

6.6 यदि आयातक/निर्यातक सामानों को हटाने में विफल रहता है तो पत्तन द्वारा सामानों को हटाने के लिए प्रभार

(दर रु में)			
क्र.सं.	विवरण	अंतरण शैड के भीतर अथवा खुला अंतरण स्थान	अंतरण शैड अथवा खुले अंतरण स्थान से अन्य शैड अथवा भाड़ागारों अथवा खुले भंडारण क्षेत्र
	उन सामानों के मामले में जिसपर निम्न आधार पर घाटशुल्क वसूल किया जाता है:		
1.	प्रति टन प्रति मीटर	196	588
2.	प्रति प्रत्येक मीटर		
	(i). गोदी का	147	294
	(ii). सरकारी/एच. व. मालिक के अंतरण क्षेत्रों में अंतरण क्षेत्रों से आयातक/निर्यातक सामानों को हटाने के लिए	98	147

टिप्पणियाँ:

1. निःशुल्क भंडारण अवधि की समाप्ति के पश्चात्, पत्तन के विवेक पर सामानों को हटाया जा सकता है, जिसके लिए अनुसूची के अनुसार प्रभार वसूल किए जाएंगे।
2. यात्रियों अथवा नाविकों के साथ नहीं लाए जाने वाले बैगेज अथवा व्यक्तिगत सामान यदि ऐरणाकूलम धाट पर उतारे जाते हैं तो सीधे ओवरफलो शैंड से अथवा ऐरणाकूलम धाट में बैगेज हॉल से हटा दिया जाएगा और हटाने का प्रभार रु० 200 (रुपए दो सौ केवल) प्रति घन मीटर वसूल किया जाएगा।
3. बर्थ विशेष अथवा समीपवर्ती बर्थ/बर्थों में लाए जाने वाले अन्य परेषणों जो उस अवधि के दौरान निकारित नहीं किए जा सकते जब बर्थ विशेष में प्रहारित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण अथवा किसी अन्य कारण से समीपवर्ती बर्थ/बर्थों को खाली रखा जाता है, पर प्रभार्य हटाना प्रभार ऐसी सुरक्षा की अंधेरा वाले कार्गो के तत्संबंधी परेषिती द्वारा वहन किया जाएगा।

6.7. डि-ब्लॉस्ट टैंक के उपयोग, पीओएल उत्पादों के स्थानांतरण/अंतर-स्थानांतरण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	पत्तन के बर्थ, जेट्टियों, पाइपलाइनों, पीओएल उत्पादों के स्थानांतरण के प्रचालन के लिए पम्पिंग सुविधाओं के उपयोग के लिए (उतराई और नौभरण के अलावा)	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	19.60
2.	टैंकर बर्थों में पाइपलाइनों के माध्यम से एक सस्थापन से दूसरे में पीओएल उत्पादों के स्थानांतरण के लिए विनिमय पीआईटी सुविधाएं।	-- उपरोक्त --	9.80

6.8. होर्डिंग्स की इरेक्टिंग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	एक साइट के होर्डिंग्स प्रति वर्ग मी०:	प्रति वर्ष अथवा उसका भाग	5000
2.	दोनों साइड वाले होर्डिंग्स	"	10000
3.	निओन बोर्ड	"	2500

टिप्पणियाँ:

1. एक वर्ष के लिए प्रभार, पत्तन सीमाओं के भीतर होर्डिंग्स की स्थिति पर बिना ध्यान दिए, सामान्य प्रभारों के अलावा सुरक्षा जमानत राशि रूप में अग्रिम रूप में भुगतान किया जाएगा।
2. होर्डिंग्स के लिए अनुज्ञा का प्रतिवर्ष नवीकरण होगा और किराया अग्रिम रूप में देय होगा। परंतु, यदि यह भूमि अन्य प्रयोजनों से अपेक्षित हो पत्तन किसी भी समय तीन माह का नोटिस देकर होर्डिंग्स हटाने के लिए कह सकता है, ऐसे मामलों में आनुपातिक प्रभार वापस कर दिए जाएंगे।
3. होर्डिंग लगाने के लिए अनुमति प्रदान करना आवेदक/उपयोक्ता की भूमि का मालिकाना हक अथवा अधिकार देना नहीं होगा।
4. यदि अनुमति की अवधि के समाप्त होने पर होर्डिंग नहीं हटाया जाता है तो पत्तन को ऐसे होर्डिंग्स को हटाने और उन्हें सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचने का अधिकार होगा। पत्तन को इन्हें हटाने की लागत और अन्य आकस्मिक खर्चों को जमा राशि अथवा होर्डिंग के लिए उपयोग किए गए ऐसे सामानों की विक्री वसूल करने का अधिकार होगा।

6.9. यात्री लॉच

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	यात्री लॉच	प्रति लॉच प्रतिदिन अथवा उसका भाग	2000

6.10. वीसीएन रद्दीकरण के लिए दंडात्मक प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	वीसीएन रद्दीकरण	प्रति रद्दीकरण	500

6.11. पत्तन परिसर में फोटो लेना अथवा फिल्मों की शूटिंग

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	मूवी कैमरा द्वारा सिनेमा/वृत्तचित्र बनाना	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	20000
2.	विडियो कैमरा द्वारा विडियोग्राफी		10000
3.	स्टिल कैमरा द्वारा फोटोग्राफी		500

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति माह अथवा उसका भाग (रु० में)
	पुराने बंक	
1.	माप 2.5 मी० x 2.5 मी०	525.00
2.	माप 2.5 मी० x 1.5 मी०	420.00
3.	माप 3.0 मी० x 2.5 मी०	1157.80
	नए बंक	
4.	टी - बंक 3 मी० x 1.5 मी०	1030.40
5.	सी - बंक 2.5 मी० x 1.5 मी०	858.20

नए बंक वे बंक हैं जो इंडीसी भवन और ऐरणाकूलम घाट गेट, रबड़ बोर्ड भवन के पश्चिमी हिस्से और पोर्टरेज कार्यालय के दक्षिणी हिस्से के बीच मौजूद हैं।

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	जेट्टियाँ और पियर्स	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	1120
2.	स्लिपवे	- उपरोक्त -	980
3.	बोटपैन	- उपरोक्त -	469
4.	निरीक्षण शुल्क	प्रत्येक आवेदक से प्रत्येक जेट्टी/स्लिपवे	546

			(दर रु० में)
क्र.सं.	अवधि	आठ (8) घंटे तक	उसके पश्चात प्रत्येक घंटे के लिए
1.	20 फीट कंटेनर ट्रेलर / टिपरो, टैंकरो और पिक अप वैनो सहित वाणिज्यिक ट्रक	निःशुल्क	10
2.	पर्यटक वैन और बसें	निःशुल्क	10
3.	40 फीट कंटेनर ट्रेलर	निःशुल्क	15

(दर रु० में)						
क्र.सं.	वाहनों का प्रकार	1 दिन के लिए	12 महीनों के लिए	9 महीनों के लिए	6 महीनों के लिए	3 महीनों के लिए
1.	दोपहिया वाहन	3	300	270	180	90
2.	तिपहिया वाहन	5	600	450	300	150
3.	चार पहिया वाहन	10	1000	750	600	300
4.	पर्यटक वाहन					
	- वैन	40	-	-	-	-
	- बस	60	-	-	-	-
5.	बस (सार्वजनिक/निजी दोनों)	15	1500	1200	900	450
6.	टैकरो सहित लॉरियाँ					
	- 6 पहिया वाहनों तक	15	1500	1200	900	450
	- 6 पहिया से ज्यादा वाहन	50	2000	1500	1000	500
7.	प्राइम मूवर्स और चेंसिस					
	- 20 '	50	2000	1500	1000	500
	- 40 '	60	2250	1750	1250	750
8.	क्रैनें, पे लोडर्स बुल डोजर्स, एक्सकवेटर्स आदि	60	2250	1750	1250	750

दरमान के इस अध्याय-VI में निर्धारित दरों पर शासित किए जाने के लिए नीचे उल्लिखित सभी शर्तें/टिप्पणियां फरवरी/मार्च, 2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित शर्तों से अप्रासंगिक नहीं, की सीमा तक लागू होंगी। असहमति के मामले में, भूमि नीति दिशा-निर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रचलित होंगी।

7.1. भूमि का पट्टा किराया – स्थायी पट्टा

क. (I).	पट्टादारों पर 31.12.95 को लागू भूमि के पट्टा किराये की दर, जोकि 1.1.96 से प्रभावी है।			
		दर प्रति एकड़ प्रतिवर्ष (रुपयों में)	दर प्रति ओर प्रतिवर्ष (रुपयों में)	
	(i).	श्रेणी-I : समुद्रतट वाली भूमि	1,63,800.00	4,055.00
	(ii).	श्रेणी-II : रेल लाइन के साथ वाली भूमि	1,63,800.00	4,055.00
	(iii).	श्रेणी-III : समुद्रतट और रेल लाइन के बिना भूमि	1,09,800.00	2,715.00
	(iv).	श्रेणी-IV : कार्यालय, बैंकों, दूकानों, होटलों आदि के लिए भूमि	1,09,800.00	2,715.00
	(v).	श्रेणी-V : आवास के लिए भूमि	46,800.00	1,155.00
	(vi).	विशेष श्रेणी	1,83,500.00	4,535.00
ऊपर निर्दिष्ट पट्टा किराये की दर, प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात आधार को पुनः निर्धारित करने के विकल्प के साथ, इन दरों की मूल अधिसूचना की तारीख से मार्च, 2004 तक प्रत्येक वर्ष, 5 प्रतिशत की एकसमान दर पर बढ़ाई जाएगी। मार्च, 2004 के बाद ये दरें 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से बढ़ाई जाएंगी।				
(II).	1.1.96 को अथवा उसके पश्चात पत्तन की भूमि के वर्तमान पट्टे के नवीकरण और मूखंड के आबंटन के लिए पट्टा किराये की दर			
	(i).	श्रेणी-क - आवासीय प्रयोजन	1,70,000.00	4,200.00
	(ii).	श्रेणी-ख - औद्योगिक प्रयोजन	2,50,000.00	6,200.00
	(iii).	श्रेणी-ग - वाणिज्यिक प्रयोजन	3,40,000.00	8,400.00
ऊपर निर्दिष्ट पट्टा किराये की दर, प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात आधार को पुनः निर्धारित करने के विकल्प के साथ, इन दरों की मूल अधिसूचना की तारीख से मार्च, 2004 तक प्रत्येक वर्ष, 5 प्रतिशत की एकसमान दर पर बढ़ाई जाएगी। मार्च, 2004 के बाद ये दरें 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से बढ़ाई जाएंगी।				
उपर्युक्त दरें निम्नलिखित मामलों में लागू होंगी :				
(I).	1.1.96 से आबंटन द्वारा सभी नए पट्टों पर			
	सभी वर्तमान पट्टों पर जो 1.1.96 को अथवा उसके पश्चात नवीकृत किए गए हैं			
	1.1.96 से प्रदत्त पट्टे के स्थानांतरण के सभी मामलों में			
ख.	प्रति आईओडी लाइसेंस का विस्तारण			
	लाइसेंस की 2 वर्ष की सामान्य अवधि से आगे लाइसेंस अवधि में विस्तार प्रदान करने के लिए लाइसेंस शुल्क के 50 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त लाइसेंस शुल्क देय होगा।			
स्पष्टीकरण				
संबंधित भूमि की श्रेणी पर जो पट्टा किराये की दर लागू होगी वही लाइसेंस शुल्क की दर होगी।				
ग.	उप पट्टा के लिए दरें			
	उप पट्टा प्रभार निम्नलिखित दरों पर 1.1.96 से देय होगा :			
		दर प्रति 10 वर्ग मी. प्रति माह		
(i).	गोदाम क्षेत्र	रु० 100.00		
(ii).	कार्यालय क्षेत्र स्थान	रु० 125.00		

7.2. भूमि का पट्टा किराया – अस्थायी पट्टा

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
I.	ढका हुआ क्षेत्र	
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए ढका हुआ भंडारण क्षेत्र फोर्ट कोचीन घाट। भविष्य में ये सभी ढके हुए क्षेत्र माने जाएंगे। यदि भांडागार कार्यालय स्थान के प्रयोग के लिए पक्षों को आबंटित किया जाता है तो उपर्युक्त से 20 प्रतिशत अतिरिक्त किराया वसूल किया जाएगा।	400.00
II.	खुला क्षेत्र	
	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए खुला भंडारण क्षेत्र फोर्ट कोचीन घाट।	
1.	वाणिज्यिक प्रयोजन	170.00
2.	औद्योगिक प्रयोजन	100.00
3.	कठोर भूतल क्षेत्र	200.00
4.	उपर्युक्त 1, 2 और 3 के लिए न्यूनतम प्रभार	500.00

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
III.	भाड़ागार	
	1. कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	400.00
	2. निम्नलिखित अवधियों के लिए पट्टा अधीन	
	क. एक वर्ष से अधिक परंतु अधिकतम 3 वर्ष	400.00
	ख. तीन वर्षों से अधिक परंतु अधिकतम पांच वर्ष	400.00
	भविष्य में ये सभी ढके हुए क्षेत्र माने जाएंगे। यदि भाड़ागार कार्यालय स्थान के प्रयोग के लिए पक्षों को आबंटित किया जाता है तो उपर्युक्त से 20 प्रतिशत अतिरिक्त किराया वसूल किया जाएगा।	
IV.	निम्न घाट में 'एम' शैड से इतर शैड	
	1. कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	400.00
	2. निम्नलिखित अवधियों के लिए पट्टा अधीन	
	क. एक वर्ष से अधिक परंतु अधिकतम 3 वर्ष	400.00
	ख. तीन वर्षों से अधिक परंतु अधिकतम पांच वर्ष	400.00
V.	निम्न घाट में 'एम' शैड	
	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	400.00
VI.	विलिंग्डन द्वीप पर खुले भंडारण क्षेत्र के लिए किराया	
	1. वाणिज्यिक प्रयोजन	170.00
	2. औद्योगिक प्रयोजन	100.00
	3. कठोर भूतल क्षेत्र	200.00
	4. उपर्युक्त 1, 2 और 3 के लिए न्यूनतम प्रभार	500.00
	5. गुडिटकाए : गुडिटकाओं के भंडारण के लिए खुला क्षेत्र हेतु किराया उपर्युक्त 1 से 4 में दी गई दरों के आधार पर प्रभावी होगा।	
VII.	पक्षों को क्षेत्र आधार पर पट्टे पर दिए गए कार्यालय स्थान हेतु किराया	
		दर प्रति वर्ग मीटर अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
	1. कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	70.00
	न्यूनतम प्रभार	700.00
VIII.	निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए फ्रूमिंगटोरियम हेतु किराया	रु० 20.00 प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उससे कम प्रतिदिन अथवा उसका भाग
IX.	मार्गाधिकार प्रभार	
	1. पत्तन की भूमि के माध्यम से पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार	रु० 100.00 प्रति वर्ग मीटर पाइपलाइन द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के लिए/प्रतिवर्ष
	टिप्पणी : अधिग्रहीत क्षेत्र की गणना पाइपलाइनों की वास्तविक लंबाई को उसकी चौड़ाई से गुणा करते हुए की जाएगी जिसे निम्नवत् लिया जाएगा : (क) 80 मि.मी. अथवा कम की पाइपलाइनों के लिए : 0.3 मीटर (ख) अन्य पाइपलाइनों के लिए : 0.3 मीटर से अधिक की पाइपलाइन द्वारा अधिग्रहीत वास्तविक चौड़ाई	
	टिप्पणी : उपर्युक्त VI से IX के अधीन शामिल मदों के लिए, सरकार द्वारा पत्र सं. 14.95 द्वारा संप्रेषित नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, सभी प्रभार/दरों में, इन दरों की मूल अधिसूचना की तारीख से मार्च, 2004 तक, आधार दर के 5 प्रतिशत की दर से प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी। उसके पश्चात्, दरों में सरकार द्वारा फरवरी-मार्च, 2004 में सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी।	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 31st March, 2010

No. TAMP/11/2009-COPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for General revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/11/2009-COPT

Cochin Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 23rd day of February, 2010)

This case relates to the proposal received from the Cochin Port Trust for general revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust (COPT) was last revised by this Authority vide Order dated 25 January 2007. The validity of the revised Scale of Rates was originally prescribed till 31 March 2009.

3. The port has vide letter dated 11 March 2009 filed a proposal for general revision of its Scale of Rates in the prescribed format along with the draft proposed Scale of Rates. The port has submitted that it was not able to adhere to the prescribed time limit of filing the proposal 3 months prior to the due date of revision prescribed in the guidelines as all its concerned officials were engaged in the ongoing ERP programme.

4. The highlights of the proposal filed by the COPT are explained hereunder:

(I). Cost statements:

- (i). Total traffic handled during the year 2007-08 is reported at 12.57 Million Tonnes (MT) as against the installed capacity of 28 MT. The COPT expects to handle 12.80 MT of traffic in the year 2008-09. The traffic projections for the years 2009-10 to 2011-12 are 13.75 MT, 14.28 MT and 14.30 MT respectively.
- (ii). The operating income considered in the cost statements excludes the revenue share receivable from the BOT operator India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL).
- (iii). The operating costs and management and general overheads for the year 2008-09 and 2009-10 have been estimated as per the RE and BE respectively of that year.

A statement reconciling the income and expenses reported in the Annual Accounts for the year 2006-07 and 2007-08 and RE/BE 2008-09 and 2009-10 vis-à-vis the figures considered in the cost statement has been furnished.

- (iv). The port has segregated its assets into business assets, business related assets and social obligation assets. ROCE @ 15% (instead of 16%) on the business and 6.35% business related assets has been claimed.
- (v). The estimated additions to the Gross Block for the years 2009-10 and 2010-11 is Rs. 16700 lakhs and Rs. 44300 lakhs respectively. No addition to the Gross Block is proposed for the year 2011-12.
- (vi). The overall surplus /deficit position of the main activities/sub-activities and the tariff hike proposed is tabulated below:

Sl. No.	Activities / sub-activities	Surplus/deficit 2009-10		Surplus/deficit 2010-11		Surplus/deficit 2011-12		Total surplus/ deficit	Average %
		(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs)	% of income
1.	Port as a whole	- 16363	- 90.19%	- 25021	132.68%	- 25542	132.58%	- 66926	- 118.48%
2.	Cargo/ container handling income	- 652	- 8%	543	7%	556	7%	447	2%

(Rs. in lakhs)

	(i) Coal & others	- 1555	- 67%	- 1711	- 75%	- 1774	- 77%	- 5041	- 73%
	(ii).POL	876	18%	2225	46%	2324	48%	5425	37%
	(iii).Fertilizer	28	4%	28	4%	7	1%	63	3%
3.	Vessel related income	- 13372	- 1029%	- 22667	- 1413%	- 23022	- 1365%	- 59061	- 1269%
	(i).Port dues	- 1481	- 114%	- 4663	- 291%	- 4656	- 276%	- 10800	- 227%
	(ii).Pilotage	- 4782	- 149%	- 5325	- 151%	- 5293	- 144%	- 15400	- 148%
	(iii).Berth hire	- 6896	- 552%	- 10373	- 773%	- 10601	- 761%	- 27870	- 695%
4.	Estate	- 2338	- 68%	- 2897	- 86%	- 3077	- 90%	- 8312	- 81%

(The sum of the deficit of vessel related sub-activities do not match with deficit estimated in the vessel related activity as the COPT has not furnished the sub-activity-wise cost statement for some of the miscellaneous vessel related services)

- (vii). Even after the proposed tariff increase, the port estimates a total deficit of Rs.57996 lakhs for the port as a whole for the years 2009-10 to 2011-12.

(II). Scale of Rates:

- (i). Many of the sub-activities are showing huge deficits even before considering admissible Return on Capital Employed (ROCE). As huge hike in the rates in order to cover the deficit is not feasible due to possibility of diversion of the vessels and the cargo to other ports, an overall 40% hike is proposed in the vessel related charges, wharfage on containers and miscellaneous charges.
- (ii). The major changes proposed in the existing Scale of Rates (SOR) are as under:

❖ Vessel Related Charges:

- 40% increase proposed in port dues. Frequency of the ports dues on the coastal vessel entering the port is changed from once in 30 days to each entry.
- Existing concession in the vessel related charges available to cruise vessels is proposed to be deleted.
- Uniform pilotage fee proposed for container vessels and other vessels as against separate rates prescribed in the existing Scale of Rates. 40% increase proposed on the higher of the two rates.
- Shifting charges proposed at 50% of the proposed pilotage fees as against the existing prescription at 25%.
- The existing Scale of Rates prescribes separate six tier berth hire for different group of berth / berth(s) and for stream mooring. It has proposed to discontinue with the existing structure and has proposed a uniform berth hire for all berths / stream mooring.
- 100% increase proposed in pilot detention charges and cancellation charges.
- New tariff items proposed for speed boat.
- The existing uniform rate for pilot launch and other launches is segregated into two tariff items. The fee for pilot launch proposed to increase from existing Rs.350 to Rs.3000 per hour or part thereof.
- 40% increase proposed in charges for supply of water to vessels.

❖ Cargo Related Charges:

- (a). Reduction proposed in wharfage charges of selected cargo items viz. 19% on thermal coal & other coal, 50% reduction in sand and stones, 35% in sugar, and 1.8% in Metal.
- (b). Existing advalorem wharfage rates on some of the commodities proposed to be replaced with specific rates.
- (c). Unit of levy of wharfage on Timber modified from existing "per metric tonne" to "per cubic metre"
- (d). Wharfage rate (advalorem) prescribed for some of the cargo items like coffee, motor cars, trucks, oleoresins, tea and spices, etc. is deleted in the proposed Scale of Rates.
- (e). Wharfage of Rs.40/- per each cargo ticket of Rs.300/- for cargo / excess baggage carried by Lakshwadeep passengers newly introduced.
- (f). Free period for salvage goods and shut out cargo reduced from existing 7 /12 days to 3 days.
- (g). Reduction proposed in the demurrage charges in the range of 89% to 92%.
- (h). Charges for storage of cargo on license basis is proposed to be introduced based on area at the specified transit area.

❖ Container Related Charges:

- (a). 40% increase proposed in the wharfage on empty and laden containers.
- (b). Around 8% increase proposed in the ground rent as well as storage charges on containers at CFS and other port facilities.
- (c). 20% increase proposed on stuffing and de-stuffing charges at CFS and wharf.

❖ Hire Charge for Port Equipment:

- (a). 40% increase proposed in the hire charge for port equipment.
- (b). New tariff proposed for oil skimmer.

❖ Estate Rentals Charges:

The port has already submitted a proposal for revision of the estate rentals which is being processed separately. The port in this general revision proposal has included the same estate rentals rates as proposed separately.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from users / user organisations were forwarded to COPT as feedback information. The COPT has furnished its comments on the comments of the users / user organisations.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 22 May 2009.

7.1. A joint hearing in this case was held on 20 June 2009 at the COPT premises. The COPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, COPT and the concerned users / user associations have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, the COPT was advised to furnish additional information / clarifications on various points emerging from the proposal vide the office letter dated 22 May 2009 for which the response of the port was awaited. The port was also required to furnish a detailed note highlighting the reasons for the high deficit in marine activities and the plans and steps proposed to reduce cost under this activity. The COPT vide our email dated 8 December 2009 was requested to furnish clarifications on some more points. The COPT vide its letter dated 28 October 2009 has furnished the replies to the queries raised along with revised proposed SOR. It has clarified that due to implementation of new ERP system there has been considerable changes in the accounting methodology which lead to delay in finalizing their provisional accounts and also in submission of information / clarification to the queries raised. It has requested this Authority to pardon this delay.

Subsequently, the COPT had furnished another revised cost statement vide letter dated 7 December 2009. It has furnished reply in piecemeal to some of the points vide emails dated 2 December 2009, 17 December 2009, 31 December 2009, 4 January 2010, 6 January 2010 and 19 January 2010. Queries raised by us and the clarifications furnished by the COPT through its various letters are summarised below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from COPT
I.	FINANCIAL / COST STATEMENTS:	
1.	<p>Form 2A:</p> <p>Furnish detailed computation of designed capacity of the port for the years 2006-07 to 2008-09 and the estimated designed capacity for the years 2009-10 to 2011-12 considering the capital investment proposed to be made during each of these years and productivity expected to be achieved. In case the capacity utilisation is below 60%, the reasons for the same may also be furnished as stated in Note No.3 of Form 2B.</p>	<p>Berth wise design capacity of the port in actuals for the year 2006-07 to 2008-09 and estimates 2009-10 to 2011-12 are furnished in Note no.2 of Form 2A. The reasons for under utilisation of berth capacities have been furnished as Note No.3 of Form 2A. The port has explained that owing to lack of industrialization in the hinterland, especially in kerala the vessel and cargo traffic has remained stagnant for the last 10 years. Further reasons for underutilization of capacity are tough competition from neighboring ports viz. TPT, CHPT and NMPT and height restrictions for cranes imposed by Southern Naval Command. <i>(Though claimed, no Computation of design capacity is furnished by the port.)</i></p>
2.	<p>The figures for the year 2008-09 may be updated with the actuals. The estimates for the subsequent years may also be modified based on the 2008-09 actuals. While doing so, a copy of the draft Annual Accounts considered for updating the estimates of 2008-09 with the actuals may be forwarded along with a statement reconciling the figures reported in the draft Annual Accounts 2008-09 with the figures considered in the cost statement.</p>	<p>The cost statements have been updated based on the Audited Annual Accounts of 2008-09. Copy of the Audited Annual Accounts of the year 2008-09 is furnished. The estimates for the years 2009-10 to 2011-12 are also projected based on the actuals of 2008-09. A statement reconciling the operating income and expenses considered in the cost statement vis-à-vis figures reported in the Annual Accounts for the years 2006-07 to 2008-09 is furnished. With reference to 2009-10, it has reconciled with the estimates furnished in B.E. 2009-10.</p>
3.	<p>The reasons why the some of adjustments which were done in the cost statements during the last tariff revision are not considered in the instant tariff revision proposal may be explained. The port may consider the necessary adjustments to reflect the correct position in the consolidated cost statement as well as activity-wise cost statement for the years 2006-07 to 2008-09 and 2009-10 to 2011-12.</p>	<p>The operating results after meeting all the expenditure with reference to the electricity distribution activity of the port show a meagre surplus for the last three years. Hence both income and expenditure are not excluded in the cost statement. The income and cost of operating the electricity distribution activity is grouped under Estate Rentals.</p> <p>The profitability statement for electricity distribution for the year 2008-09 (actual) and estimates for 2009-10 & 2010-11 are enclosed separately.</p>

4. (i).	(a). Clarify the realistic date as to when the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) will transfer the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations to the COPT. It may also be indicated whether concurrent operations at both RGCT and International Container Transshipment Terminal (ICTT) will be resorted to, as provided in the License Agreement.	(a). As per information received from IGTPL, the RGCT will be handed over to COPT on 31/03/2010. The concurrent operations at both RGCT and ICTT is not yet discussed and finalised.
	(b). If the RGCT is expected to revert back to the COPT during this tariff validity cycle, then please indicate the proposed utilisation of those facilities. Confirm whether the traffic, income and expenditure estimation furnished reflect this position. If not, the estimates may be updated taking into consideration the traffic likely to be handled by the port at RGCT.	(b). The RGCT project site will be utilised for handling bulk general cargo. While projecting the traffic, income & expenditure for the years from 2010-11 to 2011-12 in the revision proposal, the additional capacity of RGCT have also been considered.
	(c). As per Appendix 8 of the Licence Agreement entered between the COPT and the IGTPL, the employees of the COPT transferred to the IGTPL will repatriate to the COPT, when the RGCT terminal is reverted to the port. Please confirm whether the wage cost estimated by the COPT takes into consideration this aspect, if the RGCT is expected to revert back to port in this tariff cycle. Furnish details of cost estimates in this regard.	(c). As per revised guidelines dated 31 March 2005 (Clause No.2.8.3), "The revenue share/ royalty receivable by the landlord Port Trust should be applied first to meet cost of surplus labour, if any...." To comply with this provision, the estimated wage cost for the COPT employees working in IGTPL when they are repatriated to COPT have not been considered for the years from 2010-11 to 2011-12 while preparing the cost statement. The cost estimate as of now, for 318 employees is Rs 9.50 Crores. It will increase to Rs.12 Crores approx. for the years 2010-11 and 2011-12 due to the forth coming wage revision.
	(d). Furnish reasonable estimates of takeover compensation payable by the COPT to the IGTPL when the RGCT is expected to revert to the COPT. The treatment given / expected to be given in this regard in its Accounts / cost statement may also be indicated.	(d). COPT is not expecting to pay any take over compensation to IGTPL.
	(e). Certify that the actuals for the year 2008-09 do not include the assets handed over to IGTPL for its operations at RGCT.	(e). It is certified that 2008-09 Audited Annual Accounts does not include the assets already handed over to IGTPL for its operation at RGCT.
(ii).	Furnish details of assets likely to be taken over by COPT when the RGCT operations is reverted and the treatment of such assets in the capital employed estimates.	The assets include both movable and immovable items. Assets like container handling equipments viz. Gantry Cranes, Transfer Cranes, Reach Stackers etc. will not be of any use to COPT since the container operations will be handled by IGTPL at ICTT project site. Those assets will be disposed off either by IGTPL and the accounting treatment is to adjust it in the outstanding upfront premium. COPT will takeover the immovable assets like Container Berths, Parking Yard, Backup area & other Civil structures. The values of those assets have been considered in the capital employed estimates of the revised cost statement. (2010-11, 2011-12)
(iii).	The accounting treatment and the treatment given in the cost statement with reference to assets handed over / likely to be handed over to IGTPL for its operations at Vallarpadam may also be indicated.	The land area of 48 ha. has already been handed over to IGTPL for a period of 30 years on lease at a nominal license fee of Re1/- per square meter per annum for its ICTT project site. The income from license fee has already been considered in the cost statement.
5.	Traffic estimation:	
(i).	Indicate the traffic handled by the IGTPL for the years 2006-07 to 2008-09 and the	A summary of Cargo traffic of COPT as well as IGTPL for the years 2006-07 to 2008-09 and estimates for 2009-10

estimates for the years 2009-10 to 2011-12.

The basis on which traffic estimation of IGTPPL is considered in the cost statement for the years 2009-10 to 2011-12 may be explained giving break up of traffic likely to be handled at the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) and International Container Transshipment Terminal (ICTT) when the IGTPPL migrates its operations to Vallarpadam.

to 2011-12 is given below:

Particulars	Actuals			Estimates		
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
Cargo handled by COPT (MMT)	12.31	12.57	11.97	13.75	15.70	15.76
Containers (TEUs) (IGTPPL)	226808	253715	260473	310000	478000	588000
Containerised Cargo (MMT) (IGTPPL)	2.95	3.18	3.26	3.88	5.98	7.35
Total Traffic (cargo + con. Cargo)	15.26	15.75	15.23	17.62	21.67	23.11

While submitting their tariff revision proposal to TAMP, IGTPPL has projected the container traffic to be handled by them for the years 2009-10 to 2011-12. The same has been considered in the instant proposal of COPT. The estimate of container traffic at ICTT project site has been reflected in the Form No.2A.

It is not possible now, to quantify the cargo volume to be handled at RGCT once vacated by IGTPPL. The berths and its backup area of RGCT will be used for general cargo import like coal, iron scrap etc. which is now handled in low draft berths. Since Q7, Q8 & Q9 berths are having 12.5 mtr. draft in the basin front, the Port will be able to accommodate higher capacity general bulk cargo vessels.

The port has projected a realistic cargo traffic for the year 2009-10 based on the actual cargo traffic handled in the previous years, type of cargo imported/ exported, hinterland demand and supply, information received from trade meet and any other specific representation and request by the users for bringing new and/ or additional cargo to the port etc.

The Port, is continuously taking lot of efforts to increase the cargo traffic by conducting frequent trade meets, offering concessional port tariff etc. However, the anticipated cargo traffic is comparatively lesser. Hence the Port is relying on realistic projections rather than following the figures of the Ministry which are unachievable under the prevailing circumstances.

(ii). The annual cargo traffic fixed by the Department of Shipping vide its letter dated 23 April 2009 excluding containers is 14.90 million tonnes for the year 2009-10 against which the COPT has estimated the traffic at 13.75 million tonnes. Explain the reasons for variation in the traffic estimation from the target fixed by the Government.

The COPT may update the traffic estimates in line with the target fixed by the Ministry and in accordance with the five year plan / annual plan and current expected growth. The reasons for deviation, if any, in the traffic estimation considered in the cost statement from the projections made in the five year plan / annual plan need to be explained.

(iii). Additional cargo-wise traffic, if any, anticipated to be handled on commissioning of the reconstructed North Coal Berth and Mattancherry wharf may be indicated.

Even though NCB has been revamped and commissioned, the berth lacks adequate cargo handling equipments, railway sidings, draft to accommodate bigger vessels and backup area. However, the Port is anticipating 2 lakh tonnes of additional general bulk cargo to be handled at this berth which has been considered in the cargo traffic forecast.

Mattancherry Wharf Phase-I, the construction is in progress and expected date of completion is December 2009. The Port is anticipating 1 to 2 lakh tonnes of general bulk cargo to be handled in the berth.

6.	Income estimation:	
(i).	<p>The income estimation for the year 2010-11 does not correspond to growth estimated in the traffic and hence may be justified.</p>	<p>(a). The income estimates for the year 2010-11 & 2011-12 have been corrected based on the estimated cargo traffic growth.</p> <p>(b). The COPT has subsequently vide email dated 2 December 2009 and 6 January 2010 clarified the following with reference to reduction in the income estimation from POL activity and estate rental during the years 2010-11 and 2011-12 in the revised cost statement:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ While preparing the BE for 2009-10 of the Port, the traffic as well as income projected for POL including crude oil was 13.5 MMT out of which 10 MMT is crude oil at SPM and 3.5 million POL products at NTB, STB. Out of the 10 MMT projected at SPM, 1 MMT is on account of back loading cargo unloaded and temporarily stored at SPM, transported through pipeline and loaded through COT for which wharfage is chargeable at Rs.65/- per tonne. Subsequently, after preparation of BE 09-10, wharfage for back loading cargo was exempted as a trade promotional measure resulting in a reduction of Rs.6.5 crores in Income Projections in 2009-10 itself. In the revised cost statement the amount as per BE 2009-10 has been considered. Hence, income comes only from 12.5 MMT (i.e. 9 MMT crude oil at SBM + 3.5 MMT POL products at COPT berth. This waiver of wharfage has been considered while preparing the income projections for 2010-11, hence the reduction in income (anticipated back loading cargo 1MMT x Rs.65/- per tonne = Rs.6.5 crores). In addition Rs.87 lakhs (Rs.175 lakhs - Rs.88 lakhs) reduction in revenue to CFS has been anticipated owing to the shifting of container operations from RGCT to ICTT. ➤ As per Licence Agreement between COPT and IGTPL, the licence fee for the RGCT is being collected from 2005-06 onwards, which amount to Rs.12 crores in 2009-10. Once the operation is shifted from RGCT to ICTT, IGTPL is not liable to pay the licence fee to the Port. Since the anticipated date of commissioning of ICTT is 1st April 2010 the licence fee has not been considered in the revised cost statement for the years 2010-11 and 2011-12. Hence there is reduction in income from Estate rentals. ➤ It has clarified (vide letter dated 6 January 2010) that the main reasons for reduction in vessel related revenue anticipated in the year 2009-10 as compared to 2008-09 is because income from pilotage is anticipated to reduce as the rate for tug service at SBM approved by TAMP in notification dated 30 December 2008 is lower than the rate collected by the port earlier. Further, income from Nehru Shatabdi too has also been projected less for 2009-10 (from Rs.10.11 Crores to Rs.5.5 crores) due to the anticipated decrease in demand as a result of increase proposed in hire charges.

		<p>➤ The reduction anticipated in income from estate rentals in the year 2010-11 is due to the shifting of operations from RGCT to ICTT. An amount of Rs.12 Crores received at present from RGCT as licence fee has been deducted in the year 2010-11. The income by way of lease rent received from M/s.Petronet LNG Ltd. at Puthuvypeen is included in the Estate Rentals.</p>																																									
(ii).	Furnish an analysis of average dwell time of different types of cargo for the past three years 2006-07, 2007-08 and 2008-09. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2009-10 to 2011-12 at the existing tariff level as well the proposed tariff may also be indicated.	<p>The average dwell time for various cargo for the year 06-07 to 08-09 (actual) and 09-10 (estimate) for both existing and proposed tariffs are given below:</p> <p style="text-align: right;">(in days)</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Cargo</th><th colspan="3">Actuals</th><th>Estimates</th></tr><tr><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>09-10</th></tr><tr><td>1.</td><td>Dry Bulk</td><td>30</td><td>17.5</td><td>17.5</td><td>17.5</td></tr><tr><td>2.</td><td>Break Bulk</td><td>16</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td></tr><tr><td>3.</td><td>Container</td><td>7</td><td>7.5</td><td>7.5</td><td>7.5</td></tr></table>	Sl. No.	Cargo	Actuals			Estimates	06-07	07-08	08-09	09-10	1.	Dry Bulk	30	17.5	17.5	17.5	2.	Break Bulk	16	15	15	15	3.	Container	7	7.5	7.5	7.5													
Sl. No.	Cargo	Actuals			Estimates																																						
		06-07	07-08	08-09	09-10																																						
1.	Dry Bulk	30	17.5	17.5	17.5																																						
2.	Break Bulk	16	15	15	15																																						
3.	Container	7	7.5	7.5	7.5																																						
(iii).	<p>(a). It is observed that some adhoc reduction to the tune of Rs.450 lakhs in the year 2007-08 and Rs.950 lakhs in each of the years 2008-09 and 2009-10 is made from the vessel related income in the cost statement towards adjustment of the final rate approved by the TAMP vide Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 12 December 2008 for Single Point Mooring (SPM) operations. Please indicate the adhoc bill raised by the port for these two years for its operations at SPM and the amount refunded by the port as per the final rates approved by the TAMP in December 2008.</p> <p>(b). As stated in our tariff Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008, the COPT is advised to formulate a well analysed proposal based on the actual cost incurred for services offered for SPM operations based on the cost for services provided. Please furnish a separate cost statement for SPM operations giving the actuals for the years 2007-08 and 2008-09 along with estimates for the next three years i.e. 2009-10 to 2011-12.</p>	<p>(a). The amount refunded to the parties based on the TAMP notification dated 17 December 2008 is Rs.15.77 crores. A detailed statement in this regard is furnished.</p> <p>(b). A separate cost statement for SBM operations based on the actual performance for the year 2007-08 and 2008-09 and estimates for 2009-10 to 2011-12 is furnished. A summary of the statement furnished by COPT is given below:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in crores)</p> <table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Actual</th><th colspan="3">Projection</th></tr><tr><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>(i). Vessel traffic</td><td>24</td><td>81</td><td>78</td><td>84</td><td>84</td></tr><tr><td>(ii). Vessel Related Income from pilotage and pull back service</td><td>5.61</td><td>18.01</td><td>17.60</td><td>20.86</td><td>20.86</td></tr><tr><td>(iii). Expenditure</td><td>6.60</td><td>12.19</td><td>12.55</td><td>12.64</td><td>12.74</td></tr><tr><td>(iv). ROCE @ 16% on 1/3rd of capital employed i.e. Rs.3 crores</td><td>--</td><td>--</td><td>0.48</td><td>0.48</td><td>0.48</td></tr><tr><td>(v). Excess income over expenditure</td><td>-0.99</td><td>5.82</td><td>4.57</td><td>7.75</td><td>7.65</td></tr></table>	Particulars	Actual		Projection			2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	(i). Vessel traffic	24	81	78	84	84	(ii). Vessel Related Income from pilotage and pull back service	5.61	18.01	17.60	20.86	20.86	(iii). Expenditure	6.60	12.19	12.55	12.64	12.74	(iv). ROCE @ 16% on 1/3 rd of capital employed i.e. Rs.3 crores	--	--	0.48	0.48	0.48	(v). Excess income over expenditure	-0.99	5.82	4.57	7.75	7.65
Particulars	Actual			Projection																																							
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12																																						
(i). Vessel traffic	24	81	78	84	84																																						
(ii). Vessel Related Income from pilotage and pull back service	5.61	18.01	17.60	20.86	20.86																																						
(iii). Expenditure	6.60	12.19	12.55	12.64	12.74																																						
(iv). ROCE @ 16% on 1/3 rd of capital employed i.e. Rs.3 crores	--	--	0.48	0.48	0.48																																						
(v). Excess income over expenditure	-0.99	5.82	4.57	7.75	7.65																																						
(iv).	The cost statement may be modified by including the license fee received / receivable from the IGTPPL under the estate activity.	The license fee received / receivable from 2006-07 to 2011-12 has been included in the revised cost statement.																																									
(v).	The Authority in the last tariff Order [in para 10 (ii) (b)] had advised the port to apportion expenditure relating to staff quarters to all the activities based on the number of employees deployed in the relevant activity while filing the next tariff review proposal. The port is advised to adhere to our suggestion.	At present it is difficult to apportion the expenditure of staff quarters to main and sub activity based on the number of employees deployed in the relevant activity. Port has already successfully implemented an integrated ERP system to all the activities of the Port from 7 th February 2009. Once the new system is stabilised the said apportionment of cost on the basis of employees will be adhered to in the next tariff revision.																																									

(vi).	The estimation of the vessel related income may be updated based on the current foreign exchange rate for dollar denominated tariff items. The exchange rate adopted for such estimation may be indicated.	The estimated income for the year 2009-10 to 2011-12 has been updated. The projection of vessel related income for the year 2009-10 has been taken from Approved BE. The vessel related income for the year 2010-11 and 2011-12 has been projected based on the actual income and vessel traffic for the year 2008-09 and the vessel traffic projections for the respective years. (COPT has, however, not indicated the exchange rate adopted for estimation of income.)																																				
(vii).	Detailed computation of the income estimation at the existing tariff level as well as proposed tariff level for the years 2009-10 to 2011-12 may be furnished.	Revised cost statement shows income estimation for the year 2009-10 to 2011-12 with existing tariff level and proposed tariff level.																																				
(viii).	Furnish a statement indicating financial implication on account of the modifications proposed by the COPT in the Scale of Rates for each of the years 2009-10 to 2011-12 (with activity-wise / sub-activity-wise details): (a). <u>Chapter II - Vessel related charges:</u> (i). Change in frequency of levy of port dues in respect of coastal vessel from once in 30 days to per entry basis. (ii). Withdrawal of 33 1/3% concession in the vessel related charges granted to foreign-cruise vessel. (iii). 40% increase proposed in port dues and 40-44% increase in pilotage fee.	 (i). It is difficult to forecast the vessel frequency in a month for different type of coastal cargo vessels. Call by Coastal vessel at the Port is normally based on the demand and supply of cargo to the hinterland, voyage schedule etc. The frequency of coastal voyages varies from year to year. Hence the financial implications are very meagre. It is proposed to amend the frequency from once in 30 days to each entry for collection of port dues as per the requirements of draft Model Scale of Rates. (ii). Foreign cruise vessels are calling at the port based on the international tour packages by the tour operators. The number of calls will be varying from year to year depending upon the various factors. During the year 2008-09, 35 foreign cruise vessels called at the Port and the vessel related income earned was Rs.3 Crores. The rebate extended to these vessels was Rs.1.5 Crores. The same amount will be estimated as an additional income for the period 2009-10 to 2011-12 due to this withdrawal of rebate 33 1/3 %. (iii). The financial implication for Port dues and Pilotage due to proposed 40% hike in tariff and consequent estimated additional income for the year 2009-10 to 2011-12 is given below: <table border="1"><thead><tr><th>Sl. No.</th><th>Activity</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr></thead><tbody><tr><td>1.</td><td>Projected Vessel Traffic (in Nos.)</td><td>1200</td><td>1275</td><td>1325</td></tr><tr><td>2.</td><td>Port Dues (Rs. in Crores)</td><td>1.30</td><td>5.76</td><td>5.98</td></tr><tr><td>3.</td><td>Pilotage (Rs. in Crores)</td><td>3.50</td><td>16.74</td><td>17.40</td></tr></tbody></table> Workings <div style="text-align: right;">(Rs. in Crores)</div> <table border="1"><thead><tr><th>Year</th><th>Port Dues at Proposed Tariff</th><th>Port Dues at Existing Tariff</th><th>Difference</th></tr></thead><tbody><tr><td>2009-10</td><td>18.20</td><td>13.00</td><td>5.20(1/4th)</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>20.15</td><td>14.39</td><td>5.76</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>20.94</td><td>14.96</td><td>5.98</td></tr></tbody></table>	Sl. No.	Activity	2009-10	2010-11	2011-12	1.	Projected Vessel Traffic (in Nos.)	1200	1275	1325	2.	Port Dues (Rs. in Crores)	1.30	5.76	5.98	3.	Pilotage (Rs. in Crores)	3.50	16.74	17.40	Year	Port Dues at Proposed Tariff	Port Dues at Existing Tariff	Difference	2009-10	18.20	13.00	5.20(1/4 th)	2010-11	20.15	14.39	5.76	2011-12	20.94	14.96	5.98
Sl. No.	Activity	2009-10	2010-11	2011-12																																		
1.	Projected Vessel Traffic (in Nos.)	1200	1275	1325																																		
2.	Port Dues (Rs. in Crores)	1.30	5.76	5.98																																		
3.	Pilotage (Rs. in Crores)	3.50	16.74	17.40																																		
Year	Port Dues at Proposed Tariff	Port Dues at Existing Tariff	Difference																																			
2009-10	18.20	13.00	5.20(1/4 th)																																			
2010-11	20.15	14.39	5.76																																			
2011-12	20.94	14.96	5.98																																			

Year	Pilotage at Proposed Tariff	Pilotage at Existing Tariff	Difference
2009-10	49.00	35.00	14.00(1/4 th)
2010-11	58.61	41.87	16.74
2011-12	60.91	43.51	17.40

(iv). Shifting charge increase from existing 25% of pilotage fee to 50% of the proposed pilotage fee (increase works out to 180 / 188 % from the existing shifting charge).

(v). 40 - 100% increase in miscellaneous pilotage fee.

(vi). Slab-wise tariff proposed for dry docking facilities along with tariff items introduce for various other services in the schedule 2.2.5.

(vii). Uniform berth hire for all the berths and stream mooring as against existing 6 tier rate prescribed for different groups of berths / stream mooring.

(viii). Increase proposed in other vessel related tariff items and the impact of modification proposed in the conditionalities.

(b). Chapter III - Cargo related charges:

(i). Reduction proposed in the wharfage rate for some of the cargo items such as thermal coal, other coal, sand and stones, sugar, etc. and increase proposed in the wharfage rate of defence goods.

(ii). Specific wharfage rate of Rs.100 per tonne proposed for enumerated goods against existing 0.28% advalorem rate.

(iv). The shifting activity is as similar as that of Pilotage activity. The man power, no. of tugs & launches, time etc. required are as same as for Pilotage activity. Hence, the hike of 50% from 25% of proposed pilotage fee is reasonable. The anticipated additional income is Rs.64 lakhs per year for the period from 2009-10 to 2011-12.

(v). Miscellaneous pilotage fee is not quantifiable. If at all there is additional income from this, it would be meagre.

(vi). The activity of dry docking includes all the sub-activities as listed in Schedule 2.2.5. Each sub-activity is associated with separate cost element. Even though the Port has proposed a slab wise tariff for dry docking facilities, the income generated by the facilities is very negligible. The existing facilities have been developed only for dry docking of Port crafts, in the absence of which outside crafts are being attended. The revenue generated by leasing of this facility for the last few years is negligible due to development of private dry docking facilities in and around the Port area, lack of adequate infrastructure, outdated equipments and capacity constraints.

(vii). The single slab for berth hire is proposed as per the provision 6.1 of the TAMP guidelines. The estimated incremental income from berth hire charges due to conversion to single slab and increase in vessel traffic for the period from 2009-10 to 2011-12 is Rs.1.25 crores, Rs.5.04 crores and Rs.5.24 crores respectively. At present there is no stream mooring facility in COPT. However, a tariff has been proposed with the anticipation of development of facility of such kind in the future.

(viii). The financial implication is meagre since the demand for the facility is comparatively less.

(i). General cargo (dry bulk) traffic throughput to the Port like thermal coal, coal, sand and stones, sugar etc. is stagnant for the last one decade. The main reasons for reduction in wharfage rate for these items is to retain the existing traffic of such cargo from diversion to other neighbouring Ports and also as a trade promotion measure initiated by the Port. The reduction in income, if any, would be compensated by increase in volume of such cargo. Hence there is no financial implication anticipated. In the case of defence cargo, the risk involved is higher than the other cargo and incremental costs incurred like special fire fighting services, additional deployment of security system, separate storage space etc. Hence we have proposed a higher rate for this cargo in order to cover such additional costs.

(ii). The changing of wharfage rate from advalorem basis to quantity basis for un-enumerated items of cargo is done as per tariff guidelines of March 2005. The proposed

	<p>wharfage rate of Rs.100/- per tonne for such cargo is arrived at by equating the wharfage on value base and quantity handled. Hence there is no increase/ decrease in income anticipated.</p>
<p>(iii). Exemption in the wharfage rate on import cargo and motor vehicles delivered through inland water barges.</p>	<p>(iii). Import cargo delivered through barges is not levied wharfage as the cargo has already paid wharfage when landed. Motor vehicles carrying containers through Ro-Ro barges are not envisaged to pay wharfage as they are carrying the containers for shipment or delivery, which have to pay wharfage at the terminal.</p>
<p>(iv). Withdrawal of the concession / exemption in the wharfage rate for some of the cargo items.</p>	<p>(iv). The proposed SOR has been standardized, simplified and rationalized, and withdrawal of any concession/ exemption in wharfage rate for some item of cargo is a part of the above. The purpose of extending concession and exemption in wharfage for some kind of cargo is to increase the cargo traffic and for non-utilisation of wharf facilities respectively. Hence such concessions are proposed to be withdrawn.</p>
<p>(v). Reduction in free period in respect of salvage goods and shut out cargo from existing 7 / 12 days to 3 days.</p>	<p>(v). The Port has given free period of 7 days for import cargo and 12 days for export cargo. For salvaged cargo and shut out cargo, as they have not materialized as import or export as such, a reduced free period has been proposed. The frequency of such occurrence is rare and hence the financial implication due to this change is meagre.</p>
<p>(vi). Impact of 89-92% reduction proposed in demurrage charge.</p>	<p>(vi). Demurrage is a penal clause for over stayed cargo over and above the free period. The existing demurrage charges are slab based telescopic rates at extremely higher rates compared with other neighbouring Ports. Therefore, the Port has taken initiative to rationalize the slab rates in the proposal as a trade promotional measure.</p>
<p>(vii). Proposal to recover storage charge for transit area allotted on license basis (slab-wise increasing rate with increase in the stay of cargo).</p>	<p>(vii). The slab wise license fee for transit area was proposed to avoid congestion in the wharf area and to discourage the overstay of cargo in such area to the detriment of other users wanting such facility. The financial implication will not be quantifiable.</p>
<p>(c). Impact of tariff increase proposed in Chapter IV and Chapter V pertaining to hire charges for port equipment and miscellaneous charges along with the financial impact of the modifications proposed in the conditionalities.</p>	<p>(c). Wharf equipment includes electric shore cranes and light duty fork lift trucks. Most of the equipments are outdated and the capacity is also not adequate for handling the present cargo traffic. The cost of first operation of shore handling has been included in the composite berth hire charges and the equipment charges proposed under Chapter IV is for second operations only. The utilisation of cranes is less for second operation for the past few years due to the above mentioned reasons. The estimated income for these proposed charges from 2009-10 to 2011-12 is meagre.</p>
<p>(d). New tariff items (item-wise) proposed in the Scale of Rates which are being processed separately:</p>	<p>(d). The port has said that clarifications are sent separately.</p>
<p>(i). Way leave charges for laying telephone / TV cable.</p>	<p>(i). With reference to its proposal on fixation of way leave charges, the port has not furnished any additional income at the rate proposed.</p>
<p>(ii). Charges for Container Freight Station (CFS).</p>	<p>(ii). The COPT vide email dated 4 January 2010 has furnished revised statement indicating the income from the CFS as the existing tariff and the proposed rate. As</p>

	<p>per this statement, the income from CFS is assessed at Rs.105 lakhs for each years 2010-11 and 2011-12 December 2009 as against Rs.87.50 lakhs estimated at the existing tariff for the corresponding years.</p> <p>(iii). Charges for Floating crane F.C. Periyar / Dredger.</p> <p>(iii). With reference to the proposal filed for revision in charges of Floating crane F.C. Periyar and Dredger, it has vide letter No.CAD/Costing/Tariff revision Proposal/2009 dated 2 November 2009 furnished income estimation at existing rates and not proposed rates. Subsequently, vide email dated 17 December 2009, the port has clarified that hire charges for Nehru Shatabdi is Rs.52000/- per hour was implemented on an ad-hoc basis w.e.f 26th February 2008 subject to approval of the TAMP. The income projected at Rs.550 Lakhs each for the years 2009-10 to 2011-12 are based on this ad-hoc rate. The dredger is hired out to outside parties on demand basis which is fluctuating as could be seen in the previous years.</p> <p>The COPT vide email dated 17 December 2009 has stated that the Floating Crane Periyar is hired out on demand basis which is fluctuating year to year. The anticipated income for the years 2009-10 to 2011-12 is Rs.12 lakhs each at existing rates as well as proposed rates.</p> <p>(iv). Subsequently on our request, the COPT has vide email dated 4 January 2010 indicated that the additional income receivable by way of land lease for the ensuing years 2010-11 and 2011-12 will be around Rs.1 to 2 crores approximately. Port has stated that no tender is received for area proposed at Vallarpadam, Ernakulam and Willington Island. In respect of land at Puthuvyppeen, the amount quoted by was much lower that the estimated of the port and hence the tender was rejected. It expects to receive total upfront premium of Rs.3.57 cores for South End Reclamation Area for 30 years period.</p>
7.	Form 3B - Details of Expenditure:
(i).	<p>As per clause 2.5.1. of the tariff guidelines, the expenditure projections has to be made with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities and adjusted for traffic growth, if any, while furnishing the proposal for revision of tariff.</p> <p>The total operating cost is estimated to increase by 21.8% in the year 2008-09, 11% in the year 2009-10, 21.6% in the year 2010-11 and 3% in 2011-12 over the actuals / estimates of the respective previous years. The Management and General Overheads is estimated to increase by 29% in the year 2008-09, 47% in the year 2009-10, and 5% in each of the years 2010-11 and 2011-12 over the actuals / estimates of the respective previous years. Justify the disproportionate increase estimated in the operating cost and management and general overheads with reference to the current Wholesale Price Index.</p> <p>Clause 2.5.1 of the tariff guidelines has been complied to the extent for traffic projection as per Five year plan/ annual plan and the current/ expected growth. Income projection has been made as per the cargo traffic projections. The expenditure projection has been made based on the approved BE 2009-10 and anticipated expenditure for the year 2010-11 and 2011-12.</p> <p>The cost statement has been revised/ updated based on the actual of 2008-09 and estimate of expenditure is as per approved BE 2009-10. Estimates of expenditure for the years 2010-11 and 2011-12 has been made based on the expenditure anticipated to be incurred namely employee cost (in view of forth coming wage revision), dredging cost, pension and other operating and administrative expenses.</p>

(ii).	Salary and Wage Cost: (a). The provision made for wage revision in the Annual Accounts 2007-08 and in the provisional Annual Accounts 2008-09 may be indicated along with detailed basis followed for estimating the same. (b). Confirm that the estimate of salaries and wages cost estimated for the years 2009-10 to 2011-12 takes into consideration the impact of wage revision. The basis followed for estimating wage revision impact may be indicated. (c). The average employee cost is estimated to increase by 7.9% in the year 2009-10, 10.4% in the year 2010-11 and 12.5% in the year 2011-12. Justify the increase estimated in the employee cost with reference to the current Wholesale Price Index for all the Commodities. (d). (i). The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2 of the tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. Please clarify whether the proposal of the COPT is based on the revised manning scales. If not, please modify the estimation of salary and wage cost based on the revised manning scales awarded by National Tribunal, Kolkatta in 2006. (ii). Furnish the existing manning scales for different services, the manning scale proposed to be followed by the COPT and cost thereon for the traffic estimation made during the years 2009-10 to 2011-12 and also indicate the cost of surplus manpower, if any, for each of the years 2009-10 to 2011-12. Please fill the details sought in Form No.8 relating to adjustment of cost of surplus labour. (iii). Cost of surplus labour, if any, on account of privatisation of the container terminal and on account of implementation of revised manning scales may be adjusted from the revenue share received / receivable from the IGTPPL as per the tariff guidelines. (iv). Confirm that the estimation of incentive payments are made based on the revised datum if announced in the National Tribunal Award of 2006.	(a). A provision of 25% hike on existing wage cost which amounts to Rs.14.18 crores has been made in year 2007-08 as anticipated cost due to wage revision. No provision has been made in the accounts for the year 2008-09 (actual) and BE 2009-10 due to incidence of net loss. (b). The estimated employee cost for the year 2009-10 to 2011-12 has also been modified after considering the impact of forthcoming wage revision on the basis of the expected hike @ 23% in the revised cost statement. (c). The employee cost for the period 2009-10 to 2011-12 has been updated in the revised cost statement based on the anticipated hike in the ongoing wage revision settlement. (d). (i). The National Tribunal Award 2006 for revised manning scale for different operations/ functions has been implemented in Feb. 2009. Subsequently it was withdrawn due to severe labour unrest. However, an MOU has been signed with the Labour Unions for implementation of modified manning scales. Hence the award has not been considered while preparing the proposed SOR. Necessary action is being taken to conduct time and motion study for different operations in the Port. Modifications, if any, in the case of revision of manning scale and consequent reduction in employee cost will only be possible after the result of such studies. (ii). The details of existing and proposed manning scales of various activities/ services and its cost are furnished in Form no.8. (iii). At present there is no surplus labour in the Port. However 318 COPT employees now working in IGTPPL will repatriate on 01/04/2010 when the IGTPPL shift its operations from RGCT to ICTT. Clause No.2.8.3 of the Tariff guidelines has been complied. The employee cost for these employees has not been considered in cost estimate of the proposal for the years 2009-10 to 2011-12. (iv). Reduction of incentives is anticipated with the possible implementation of the revised/ modified manning scale in the future.
(iii).	Power and Fuel Cost: (a). Justify 72.34% increase estimated in fuel cost in the year 2008-09 with reference to traffic growth rate of 1.83% estimated in the cost statement. Report by Indian Port Association states that the actual traffic handled in the year 2008-09 by the port (excluding containerised cargo	(a) and (b). The actual fuel cost for the year 2008-09 has been updated in the revised cost statement. The actual fuel cost for 2008-09 is Rs.6.39 cores. Fuel cost includes fuel supplied to the two nos. hired tugs engaged for SBM operations also. Estimates for the year 2009-10 to 2011-12 have also been modified accordingly.

	<p>is 11.97 million tonnes shows 4.7% decline over traffic achieved in the previous year) and the inflation level of the year 2008-09.</p> <p>(b). The actual expenditure incurred on fuel during the year 2008-09 may be indicated and the estimates for the subsequent years may be modified suitably.</p> <p>(c). During the last tariff revision, the port had submitted that it is a Licensee of Kerala State Electricity Board and hence distributes power in the port area. The revenue, expenditure, overhead charges and the relevant net block pertaining to electricity supplied to outsiders were, therefore, excluded by the COPT while preparing the cost statement during the last tariff revision. Whereas in the current tariff revision proposal, no such adjustment seems to have been made since the Authority had accepted the approach followed by the COPT in the last general revision Order with reference to electricity distributed by the port to outsiders, the same treatment needs to be followed in the current tariff revision proposal for the past period 2006-07, 2007-08, 2008-09 as well as in the estimates for the years 2009-10 to 2011-12.</p> <p>(d). A statement showing the income realised from distribution of electricity to outsiders and expenditure incurred for procurement of power from Kerala State Electricity Board and other expenditure/overhead incurred for offering such services may be furnished for the years 2006-07 to 2008-09 and estimates for the years 2009-10 to 2011-12.</p> <p>(e). The actual average unit cost of power and fuel along with the total consumption made by the port during the years 2007-08 and 2008-09 and estimates for the future period 2009-10 to 2011-12 may be updated in Form 3B.</p>	<p>(c). In the case of Electricity distribution, since the Port is not segregating the activity from the core activities no separate accounts are maintained. The profitability statements for this activity has been prepared and submitted to Kerala State Electricity Regulatory Commission (KSERC) to comply with the statutory requirement. A detailed statement showing the income earned and expenditure incurred Aggregate Revenue Requirement & Estimated Revenue from Charges (ARR-ERC) for electricity distribution has to be submitted. ARR-ERC for the year 2008-09 (Actual) and estimates for the period 2009-10 to 2011-12 has been prepared and a copy of the same is furnished. Being a part of COPT's core activity the same has been included in the cost statements.</p> <p>(d). Profitability statement of Aggregate Revenue Requirement (ARR) & Estimated Revenue from Charges (ERC) for distribution of electricity to outsiders for the period 2008-09 (Actual) and estimates for the period 2009-10 to 2010-11 is furnished.</p> <p>(e). The actual average unit cost of power for distribution licensee as well as Port's own consumption for the year 2007-08 & 2008-09 (actuals) and 2009-10 & 2010-11 (estimates) are available in the ARR-ERC report. Form No.3B has been accordingly modified for power and fuel cost.</p>
(iv).	<p><u>Dredging Cost:</u> Explain the reasons for estimating increase in the quantum of silt to be dredged from 12 million cubic metre during the past three years to 18 million cubic metre from the years 2010-11 onwards. If the increase is on account of the maintenance dredging to be done for specific berths and facilities, then the cost should allocated in the relevant activity sub-activity-wise cost statement instead of burdening all the vessels. The port may consider to propose differential vessel related tariff based on the services/facilities provided to respective categories of vessels / berths.</p>	<p>Maintenance Dredging cost for 2008-09 (Actual) is updated. Estimates are arrived based on the requirements for subsequent years and also updated in the revised cost statement.</p> <p>It has vide email dated 17 December 2009 furnished documentary evidence in form of tender notice with reference to Maintenance Dredging cost estimated for the year 2009-10.</p> <p>The increase in quantity of silt by 6 million Cum (18 mcm – 12 mcm) is the incremental maintenance dredging anticipated from the period 2010 – 2011 onwards. This is for both inner and outer channels and also at the ICTT berth basin to maintain 14.5 mtr. draft for accommodating Mainline container vessels likely to call at the new</p>

		container berths at ICTT project. The incremental dredging cost estimated has been allocated to relevant main activities/ sub-activities for container vessels and balance allocated to other vessels separately in the revised cost statement. A differential vessel related tariff for different kind of vessel has been proposed accordingly.																														
(v).	Repairs and Maintenance Cost: (a). The port has not explained any reasons for estimating the repairs and maintenance cost to increase by 281% i.e. from Rs.157 lakhs reported in the year 2007-08 to Rs.598 lakhs in the year 2008-09 and increase of 86% in stores / spares cost in the year 2008-09 over the actuals reported in the year 2007-08. (b). Confirm that any one time major expenditure incurred by the port in the years 2007-08 and 2008-09 is excluded/adjusted while estimating the repairs and maintenance cost for the subsequent years 2009-10 to 2011-12.	(a). The cost statement has been updated with the actual expenditure incurred for the year 2008-09. Estimates are based on approved BE 2009-10. (b). Breakdown and Preventive maintenance of the Port wharf equipments and floating crafts are periodically done to maintain these assets for present day operational requirements. Since most of the assets are old and outdated, repairs and maintenance of these assets are being done periodically. It is a routine maintenance as per R & M plan. The expenditure incurred in this regard will not be treated as a one time expenditure since they are inevitable.																														
8.	Form 3C - Details of fund position:																															
(i).	A copy of the report of the actuarial valuation estimating the Pension Fund liability at Rs.650 crores as of 31 March 2009 may be furnished. Break up of actuarial valuation of Pension Fund in respect of existing employees and the pensioners as of 31 March 2009 may also be furnished.	<p>Actuarial valuation of Pension Fund in respect of existing employees and pensioners was done by LIC on 31/03/2009, a copy of the same is furnished.</p> <p>The break-up of actuarial valuation as on 31/03/2009 is as below:</p> <table><tr><td>Liability for existing employees</td><td>:</td><td>Rs.254 Crores</td></tr><tr><td>Purchase of annuity for existing pensioners</td><td>:</td><td>Rs.307 Crores</td></tr><tr><td>Total (as per report of LIC)</td><td>:</td><td>Rs.561 Crores</td></tr><tr><td>Liability for Gratuity for existing employees</td><td>:</td><td>Rs.50 Crores</td></tr><tr><td>Liability provision for Dearness Relief (Employees & Pensioners)</td><td>:</td><td>Rs.39 Crores</td></tr><tr><td>Total</td><td>:</td><td>Rs.650 Crores</td></tr></table>	Liability for existing employees	:	Rs.254 Crores	Purchase of annuity for existing pensioners	:	Rs.307 Crores	Total (as per report of LIC)	:	Rs.561 Crores	Liability for Gratuity for existing employees	:	Rs.50 Crores	Liability provision for Dearness Relief (Employees & Pensioners)	:	Rs.39 Crores	Total	:	Rs.650 Crores												
Liability for existing employees	:	Rs.254 Crores																														
Purchase of annuity for existing pensioners	:	Rs.307 Crores																														
Total (as per report of LIC)	:	Rs.561 Crores																														
Liability for Gratuity for existing employees	:	Rs.50 Crores																														
Liability provision for Dearness Relief (Employees & Pensioners)	:	Rs.39 Crores																														
Total	:	Rs.650 Crores																														
(ii).	The details furnished in Form 3C show that the pension liability as per the actuarial valuation is estimated at Rs.650 crores whereas the balance available in the pension fund is estimated to be Rs.225 crores for the year ended 2008-09. Please indicate the steps proposed to be taken by the port to strengthen the pension fund.	<p>Steps proposed to strengthen the pension fund by the Port are –</p> <p>Cochin Port Pension Fund Trust and Gratuity Fund Trust have been constituted during the year 2008-09. Funds were transferred to fund managers like LIC & SBI Life on a phased manner. The details of the fund transferred as on 31/03/2009 are given below:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in Crores)</p> <table><tr><th>Fund Managers</th><th colspan="2">Funds Transferred</th><th colspan="2">Returns Earned</th><th>Total Funds Available</th></tr><tr><th></th><th>Pension</th><th>Gratuity</th><th>Pension</th><th>Gratuity</th><th></th></tr><tr><td>LIC</td><td>138.65</td><td>10.00</td><td>10.01</td><td>0.79</td><td>159.45</td></tr><tr><td>SBI Life</td><td>20.00</td><td>0</td><td>1.24</td><td>0</td><td>21.24</td></tr><tr><td>Total</td><td>158.65</td><td>10.00</td><td>11.25</td><td>0.79</td><td>180.69</td></tr></table> <p>Considering the poor financial position, the port is not able to contribute to the Pension Fund for the next two to three</p>	Fund Managers	Funds Transferred		Returns Earned		Total Funds Available		Pension	Gratuity	Pension	Gratuity		LIC	138.65	10.00	10.01	0.79	159.45	SBI Life	20.00	0	1.24	0	21.24	Total	158.65	10.00	11.25	0.79	180.69
Fund Managers	Funds Transferred		Returns Earned		Total Funds Available																											
	Pension	Gratuity	Pension	Gratuity																												
LIC	138.65	10.00	10.01	0.79	159.45																											
SBI Life	20.00	0	1.24	0	21.24																											
Total	158.65	10.00	11.25	0.79	180.69																											

		years. The contribution to pension fund will only be possible after commissioning of two major projects viz. ICTT & LNG Terminal, by then the financial position of the port is expected to improve.																																																															
(iii).	Contribution to pension fund indicated in Form 3C do not match with the RE 2008-09 and BE 2009-10. Please reflect the correct position.	Form 3 C has been revised to include the actuals of 2008-09 and BE 2009-10.																																																															
(iv).	Furnish the basis of estimating the year-wise contribution to pension fund.	Contribution to Pension Fund was made @ Rs.6 Crores per year from 1996-97 to 2007-08 on the basis of the formula in CCS (Pension) Rules.																																																															
(v).	Furnish the pension fund position for the years 2005-06 to 2008-09 as per the Annual Accounts and the estimates for the years 2009-10 to 2011-12 in the format (prescribed in the letter).	<p>The pension fund position for the year 2005-06 to 2008-09 as per annual accounts and estimates for the year 2009-10 are furnished below:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in Crores)</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>05-06</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>09-10</th><th>10-11</th><th>11-12</th></tr><tr><td></td><td></td><td colspan="4">Actual</td><td colspan="3">Estimates</td></tr><tr><td>1.</td><td>Opening Balance</td><td>149</td><td>162</td><td>177</td><td>205</td><td>201</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.</td><td>Add: Annual Contribution</td><td>41</td><td>50</td><td>51</td><td>38</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td>Less: Pension Payments</td><td>41</td><td>44</td><td>46</td><td>48</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td>Add: Interest Accrued</td><td>13</td><td>9</td><td>23</td><td>6</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5.</td><td>Closing Balance</td><td>162</td><td>177</td><td>205</td><td>201</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12			Actual				Estimates			1.	Opening Balance	149	162	177	205	201			2.	Add: Annual Contribution	41	50	51	38				3.	Less: Pension Payments	41	44	46	48				4.	Add: Interest Accrued	13	9	23	6				5.	Closing Balance	162	177	205	201			
Sl. No.	Particulars	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12																																																									
		Actual				Estimates																																																											
1.	Opening Balance	149	162	177	205	201																																																											
2.	Add: Annual Contribution	41	50	51	38																																																												
3.	Less: Pension Payments	41	44	46	48																																																												
4.	Add: Interest Accrued	13	9	23	6																																																												
5.	Closing Balance	162	177	205	201																																																												
(vi).	Confirm that the annual pension payments made during the years 2005-06 to 2008-09 are met from the pension fund and not from revenue account.	Pension payments are met from Pension Fund Account. For the purpose, contribution is made regularly from revenue account.																																																															
9.	<p>(i). The Sundry Receipts reported under the head Finance and Miscellaneous Income is Rs.408.38 lakhs in the Annual Accounts for the year 2007-08 and estimated to be Rs.500 lakhs in each of the years 2008-09 and 2009-10 as per RE/BE. Whereas the cost statements considers the Sundry Receipts at Rs.20 lakhs in the year 2007-08, Rs.120 lakhs in 2008-09 and Rs.121 lakhs in the year 2009-10. Furnish detailed break up of Sundry Receipts considered under the head Finance and Miscellaneous Income (FMI) in the cost statement and reconcile the position with reference to the items the Actuals 2007-08, 2008-09 and estimates in BE 2009-10.</p> <p>(ii). Furnish break up of other expenses under the head Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) considered in the cost statement for the years 2006-07 to 2008-09 actuals and estimates for the years 2009-10 to 2011-12.</p>	<p>(i). The port has furnished the items included under Sundry Receipts. The port has subsequently vide letter dated 7 December 2009 reconciled the FMI and FME reported as per Annual Accounts vis-a-vis the figures considered in the cost statement for the years 2006-07 to 2008-09 and 2009-10 with reference to BE figures</p> <p>(ii). Other expenses under F & M expenditure for the year 2006-07 to 2008-09 (Actual) and estimates includes contribution to Employee Welfare Fund, Family Security Fund, Contributory Provident Fund, bank charges and commission, fringe benefit tax, Board's contribution to CPF, Board's contribution to Gratuity Fund Trust, scrap of stores and spares and any other miscellaneous expenditure incurred.</p>																																																															
10.	<p>(i). As already stated in the last tariff Order [Para 10(vi)], the cost of dredging is to be allocated between port dues and berth hire based on the quantity of the silt dredged. Allocation of 54.21% and 28% of maintenance dredging cost from vessel related activity to POL under cargo handling activity in the years 2008-09 and 2009-10 is not in line with the accepted allocation basis. The Authority while</p>	<p>(i). The cost statement for POL under cargo handling activity submitted earlier includes the income from wharfage at SBM. A statement excluding the wharfage income from SBM operations is furnished vide email dated 17 December 2009: The wharfage receivable on SBM cargo for the years 2009-10 to 2011-12 is Rs.1950 lakhs, Rs.2375 lakhs and Rs.2375 lakhs respectively.</p> <p>Separate cost statement for crude oil handled at SBM during 2006-07 to 2008-09 (Actual) and estimates for</p>																																																															

considering such treatment given by the COPT during the last tariff revision had specifically advised the port to file a separate cost statement for crude oil for cargo and vessel related activity together at the time of the next tariff revision proposal as done by some of the other major port like Visakhapatnam Port Trust and New Mangalore Port Trust so that the cost of maintaining deeper draft for larger size oil vessels are not passed on to the small vessels which may not require such depth. The port has, however not complied with the advice rendered. The port is again advised to file a separate cost statement for crude oil for cargo and vessel related activity together for crude handled at SPM and at port berths.

2009-10 to 2011-12 are furnished. The port vide email dated 18 January 2010 has stated that the cost statements prepared for SBM operations are based on the inputs furnished by the BPCL for the years 2007-08 and 2008-09 actuals and estimates for 2009-10 and 2010-11. A summary position of the actual traffic at SBM and the estimated position given by the BPCL-KRL and considered by the COPT while arriving at the revised charges for pull back operations and pilotage fee is given below:

Particulars	Actuals		Estimates		
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
Vessel Traffic (Nos.)					
(i). Coastal	7	36	44	44	44
(ii) Foreign	17	45	34	40	40
Total	24	81	78	84	84
Size (GRT)					
(i). Coastal	278908	1420358	1628000	1628000	1628000
(ii) Foreign	1270125	3896898	3510000	4535000	4535000
Total	1549033	5317256	5138000	6163000	6163000
Pull Back Operation (hrs.)					
(i). Coastal	189	1029	1179	1179	1179
(ii). Foreign	719	1720	1549	2002	2002
Total	908	2749	2729	3181	3181

(ii). From the sub-activity-wise cost statement, it is understood that the dredging cost is equally allocated to all the sub-activities i.e. port dues, berth hire and even pilotage. Explain the reasons for deviating from the approach prescribed in the format for submission of tariff proposal with reference to allocation of the dredging cost.

(ii). Vessel Related charges of COPT are on higher side when compared with neighbouring ports like TPT & NMPT. In such a scenario, if the maintenance dredging cost is allocated only to Port Dues and Berth Hire, the tariff for such vessel related activities would have escalated considerably, resulting in loss of trade and possibility of diversion of vessels from the Port. In order to keep the tariff at a competitive level, the maintenance dredging cost has been allocated equally for all the three sub-activities. Since the Port is incurring heavy expenditure on maintenance dredging, a separate treatment is considered necessary.

11. (i). The basis of allocation of Management and General Overhead, Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expenditure between various activities / sub-activities may please be indicated. Also, confirm whether it is in line with the General Instructions given in Form 5 of the cost format.

(i). The cost of Management & General Administration and F & M expenditure has been allocated on the basis of the direct cost of each main activities and sub-activities and F & M income is allocated on the basis of direct income of each main activities and sub-activities.

(ii). Confirm whether the cost statement for main activities / sub-activities are prepared in line with the general instruction given in Form 5 of the cost format.

(ii). It has confirmed that cost statement has been prepared adhering to the general instructions given in Form 5 of the format except in case of allocation of maintenance dredging cost, management & general overheads, F & M income and expenditure.

(iii). With reference to the year 2007-08, the figures reported in the Annual Accounts of 2007-08 and the figures of the previous year i.e. 2007-08 reported in the Annual Accounts of 2008-09 are found to be different with reference to FMI and estate income. Please intimate which document is the correct one and has to be referred.

(iii). In case of the break-up of salaries and wages for the year 2009-10 it is submitted that out of the Rs.9314 lakhs as per Form 3B, Rs.2983 lakhs and Rs.1343 lakhs are estimated to vessel related and cargo related activities respectively. The balance amount is estimated and included in the Estate related and Management & General Administration expenses. Since there is no separate format for type wise expenditure break-up in case of Estate & General management, the same has not been provided.

12.	Capital Employed:																												
(i).	Gross Block:																												
(a).	Confirm that the additions proposed to the gross block of assets are in accordance with the planned expenditure stated in BE 2009-10 and sanction of the Government, wherever necessary, is obtained in this regard.	Additions proposed in Gross Block of Assets in BE 2009-10 are in accordance with the approved plan outlay by the Government of India.																											
(b).	Furnish the present status of execution of the proposed project and expected month and year of commissioning / recommissioning of the various assets proposed to be added to the gross block of assets in the years 2009-10 to 2011-12. Please furnish supporting documents in this regard.	<p>Current status of the Projects proposed to be commissioned are furnished below:</p> <p>2009-10</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Projects</th><th>Current status</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Replacement of two tugs</td><td>The first tug was taken over on 22/05/2009 and the second one on 27/08/2009. Both the tugs are in operation.</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Reconstruction of Mattancherry Wharf</td><td>Construction work of main berth approach bridge and surfacing works are in progress. Overall physical progress as on 30/09/2009 is 87%</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Computerisation</td><td>Work is in progress. Overall physical progress in 90% as on 30/09/2009</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Fire fighting facilities</td><td>Tendering process is in progress.</td></tr> </tbody> </table> <p>2010-11</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Projects</th><th>Current status</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Capital dredging</td><td>Work is in progress. Overall physical progress is 40% as on 30/09/2009</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>2 nos. level luffing crane</td><td>Yet to initiate.</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Development of Willingdon Island</td><td>Overall physical progress in 91% as on 30/09/2009</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Projects	Current status	1.	Replacement of two tugs	The first tug was taken over on 22/05/2009 and the second one on 27/08/2009. Both the tugs are in operation.	2.	Reconstruction of Mattancherry Wharf	Construction work of main berth approach bridge and surfacing works are in progress. Overall physical progress as on 30/09/2009 is 87%	3.	Computerisation	Work is in progress. Overall physical progress in 90% as on 30/09/2009	4.	Fire fighting facilities	Tendering process is in progress.	Sl. No.	Projects	Current status	1.	Capital dredging	Work is in progress. Overall physical progress is 40% as on 30/09/2009	2.	2 nos. level luffing crane	Yet to initiate.	3.	Development of Willingdon Island	Overall physical progress in 91% as on 30/09/2009
Sl. No.	Projects	Current status																											
1.	Replacement of two tugs	The first tug was taken over on 22/05/2009 and the second one on 27/08/2009. Both the tugs are in operation.																											
2.	Reconstruction of Mattancherry Wharf	Construction work of main berth approach bridge and surfacing works are in progress. Overall physical progress as on 30/09/2009 is 87%																											
3.	Computerisation	Work is in progress. Overall physical progress in 90% as on 30/09/2009																											
4.	Fire fighting facilities	Tendering process is in progress.																											
Sl. No.	Projects	Current status																											
1.	Capital dredging	Work is in progress. Overall physical progress is 40% as on 30/09/2009																											
2.	2 nos. level luffing crane	Yet to initiate.																											
3.	Development of Willingdon Island	Overall physical progress in 91% as on 30/09/2009																											
(c).	Confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. It may be noted that only completed and fully commissioned assets will be considered for capital employed. The work in progress should be excluded. A confirmation in this regard may be furnished.	Assets expected to be completed/ commissioned in the same year has been taken into consideration in the cost statement for the purpose of computation of capital employed. Work-in-progress of the capital assets anticipated has not been considered.																											
(d).	The port has proposed addition of Rs.8100 lakhs in the year 2009-10 for replacement of two tugs. It has, however, not considered any deletion of existing tugs from the gross block of assets. The effect of sale value receivable, if any, from sale of the existing asset may also be recognised in the cost statement.	The existing tugs namely Tug Cochin and Tug Kondungalore have not been disposed off so far. Hence they are not removed from the assets.																											
(e).	The capital cost for reconstruction of Mattancherry wharf estimated at Rs.6200 lakhs in the year 2009-10 does not match with the sum of the project cost estimated at Rs.4900 lakhs in RE 2008-09 and BE 2009-10. The correct position may be indicated and the cost statement may be modified, if necessary.	The port has stated that the cost statement has been modified. The revised cost statement, however, continues to show the estimated capital cost for the reconstruction of Mattancherry wharf at Rs.6200 lakhs in 2009-10.																											
(f).	As per Clause 3.8 (C) (b) of the License Agreement entered with the IGTP, the																												

COPT is required to undertake capital and maintenance dredging of the common user approach channel and basins in front of berths as required for 14.5 mtrs. draft vessel. With reference to Rs.381 crores additions proposed to in the year 2011-12 towards capital dredging for ICTT project of the IGTPPL as per the LA terms, the following points need to be clarified:

(i). Indicate the sanction amount of capital expenditure proposed towards deepening of channels / berth and the year-wise plans of the capital expenditure. Furnish a copy of the said sanction report.

(ii). Confirm if the work has been awarded, if so, furnish the details with documentary support. The period of completion of the proposed capital dredging project may also be indicated.

(iii). Since the proposed investment for capital dredging is mainly for the new container terminal at Vallarpadam, it is not clear why the financial burden should be passed on to all vessels even those who may not be using Vallarpadam facilities.

(iv). Clause 2.8.3 of the tariff guidelines require the major ports to utilise the funds available in the escrow account (which is created from the receipt of revenue share from private operator) for the purpose of creation/ modernisation of port infrastructure facilities within the stipulated time period. In this context, explain why the proposed expenditure on capital dredging can not be funded from the balance available in the Escrow account in accordance with the provision prescribed in the tariff guidelines.

(i). Sanctioned amount of Capital Expenditure for Dredging (with reference to ICTT Project) is given below:

	(Rs. in Crores)
Budgetary Support by Grant in Aid	297.42
By Working Capital Loan	83.83
Total	<u>381.25</u>

A copy of the sanction letter No PD-110011/2/2006-COP dated 19 November 2009 from the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) is attached to substantiate the estimate. The MSRTH letter dated 19 November 2008 states that out of Rs.381.25 crores, Rs.297.42 crores shall be funded through grant in aid by the Government and the balance Rs.83.83 crores will be by way of loan assistance. It has again vide email dated 31 December 2009 clarified that since the funding is through non-refundable Grant-in-aid, interest does not accrue on the same.

(ii). The work was awarded on 27/11/2008 and the expected date of completion of the capital dredging project is 31/01/2010. The copy of the execution of work awarded to M/s.Jaisu Shipping is furnished.

(iii). A separate proposal for vessel related charges for container vessels calling at ICTT is included in the revised SOR proposal enclosed after considering the proportionate cost of dredging.

(iv). (a). The clause 2.8.3 in the TAMP guideline will not be applicable to COPT in the case of treatment of royalty received from IGTPPL. Unlike in case of other Ports, the revenue generated from RGCT operations by the Port was a main stream of income before handing it over to IGTPPL. It may be noted that RGCT, a full fledged container terminal, developed and operated by the Port was handed over to IGTPPL as it is. Hence the royalty income cannot be maintained and operated through an Escrow Account. The Capital Expenditure for various infrastructure development projects of the Port were met from Port funds from 1995-96 to 2008-09, the details of which are furnished below:

(Rs. in crores)			
Year	Port Fund	Budgetary Support	Plan & Non-plan Expenditure
1995-96	20.44		20.44
1996-97	8.69		8.69
1997-98	10.12		10.12
1998-99	20.47		20.47

1999-00	23.54		23.54
2000-01	15.61		15.61
2001-02	11.67		11.67
2002-03	11.89		11.89
2003-04	16.3		16.3
2004-05	12.97		12.97
2005-06	16.53	18	34.53
2006-07	33.52		33.52
2006-07	33.52		33.52
2007-08	56.14		56.14
2008-09	107.96		107.96
Total	365.85	18	383.85

Since port assets are very old and out dated, funds were utilised to meet the capital expenditure for various developmental activities. The Port is now facing a severe financial crisis due to stagnancy of vessel and cargo traffic.

(b). The Port has subsequently vide email dated 17 December 2009 clarified that it had not created Escrow Account so far; instead, the Revenue shares (Royalty) received from IGTPPL were transferred to the General Reserve Fund of the Port. Since most of the Port's operational assets were very old and outdated, these had to be replaced and renovated to ensure smooth operation of the Port. Due to severe shortage of funds in the Port, the capital expenditure for this was met from the General Reserve Fund. It is submitted that the Port had not availed any budgetary support from GoI for various capital expenditure since 1995-96, except for capital dredging in 2005, even after being in a poor financial position.

(c). Capital dredging is one of the requirements of the agreement of the ICTT project to be fulfilled by the Landlord Port within the stipulated time frame. Hence the project is viable only through budgetary support from GoI since Port is not having adequate funds to meet the capital expenses from internal resources.

(g). The port proposes to add two level of luffing crane in the year 2010-11 at estimated cost of Rs.3500 lakhs. Please clarify whether it is replacement of the existing crane. If so, our observation made at 13 (i) (e) above may be addressed for this item also. If the level of luffing crane is for new service, port may furnish a separate cost statement for fixing the tariff for this crane taken into consideration the estimated cost for providing the service in line with the format prescribed in Form -C.

The existing shore cranes are very old and obsolete for cargo handling operations. The proposed purchase of level luffing crane is replacement of existing assets only. The anticipated scrap value, if any, for the existing crane is negligible hence the whole replacement cost has been considered in the purchase estimate.

(h). The administration report for the year 2007-08 states that LNG / LPG terminal at Puthuvyppeen with an initial capacity of 2.5 million tonnes per annum is expected to be commissioned in 2011 and work in this regard is already awarded. Please indicate the status of this project and the date of commissioning of the project. Clarify whether the cost statement takes into consideration additional vessel / cargo traffic and additional income

The construction work of LNG terminal at Puthuvyppeen is in progress. Since the project will be commissioned in April 2012, the actual performance is not coming under this tariff setting period hence vessel/ cargo traffic and its income and expenditure have not been considered.

	thereon with reference to the proposed project. If so please furnish the details. Annual revenue share receivable from the proposed LPG / LNG terminal and the treatment given in the cost statement may please be indicated.	
(i).	Indicate the addition to the existing capacity and the additional traffic, if any, likely to be handled due to replacement of some of the equipment, reconstruction of the north cargo berth and Mattancherry wharf.	Since the proposed procurement of equipments and re-construction of berths and wharves are as a part of replacement of existing assets only, there is no additional capacity or additional traffic anticipated.
(j).	The estimated capital cost of Rs.1500 lakhs towards computerisation has been fully allocated to coal and other cargo sub-activity. Please clarify whether the proposed investment is exclusively for coal and other cargo. If not, the proposed investment may be allocated amongst various activities / sub-activities on appropriate basis.	The estimated capital investment of Rs.15 crores towards computerisation have been allocated to vessel, cargo and estate activities in the proportion of Rs.6 crores each to vessel and cargo activities and Rs.3 crores for estate activity. The amount of Rs.15 crores shown in Form 5 A(iv) under the head Coal and other cargo is the sum of the allocated estimate of computerisation Rs.6 crores and Rs.9 crores as the cost of fire fighting facilities. The full amount of Rs.9 crores have been brought under the head 'Coal and others' is due to the shifting of crude oil handling from COT to SBM and the wharfage rate at SBM has already been fixed as per MOU between COPT and BPCL-KRL and not cost basis. Also, fertiliser cargo traffic is very low and the berth is dedicated to FACT cargo only.
(k).	<p>(i). The gross block of assets classified as business related assets in Form 4A is found to be significantly lower than the actuals / estimates furnished by the COPT at the time of last general revision proposal. For example- the gross block pertaining to Roads, installation for water / electricity classified under business related assets during last tariff revision were to the tune of Rs.205 lakhs and Rs.473 lakhs in the year 2005-06 and Rs.559 lakhs and Rs.452 lakhs in the year 2006-07. Whereas the assets not categorised as business related assets in Form 4A with reference to these asset group is Rs.2 lakhs and Rs.27 lakhs respectively in each of the years 2006-07 to 2011-12. Part of the land cost is considered as business related assets for these years which were not considered during the last tariff revision. The reasons for these variations in classification of assets into different categories with reference to the approach followed in the last tariff revision may be explained.</p> <p>(ii). The basis on which the assets have been classified as business assets and business related assets may be explained.</p> <p>(iii). Also, clarify the basis on which some of the social obligation assets are treated as business related assets and confirm whether which categorisation is in line with Clause 2.9.8. of the tariff guidelines.</p>	(i) (ii) and (iii). While preparing the current general tariff revision proposal asset segregation method was reviewed and it was felt that hospital though as a supporting service, 100% beneficiaries are only port employees / pensioners and it is also as a sensitive activity for core business operation. Hence treated as a business assets instead of business related assets in the said proposal.

	Furnish details of assets classified as business assets, business related assets and social obligation assets in the years 2006-07 and 2007-08.																																	
(l).	The RE 2008-09 / BE 2009-10 shows various additions to the gross block of assets which do not seem to have been factored in the cost statement.	The cost statement has been updated / revised based on the actuals for the year 2008-09 and BE 2009-10.																																
(m).	The basis of apportionment of capital employed between various main activities and sub-activities may be explained.	The capital employed has been allocated on the basis of assets created / used for corresponding main / sub-activity.																																
(ii).	<u>Working Capital:</u> Furnish detailed computation of working capital estimated in Form 4A following the norms prescribed in the tariff guidelines.	The computation of working capital considered for the year 2008-09 (from Audited Annual Accounts) is as given below: <table border="1"> <tr> <th colspan="4">(Rs. in Lakhs)</th> </tr> <tr> <td>Current Assets</td> <td></td> <td></td> <td>36473</td> </tr> <tr> <td>Less: Current Liability</td> <td></td> <td>24517</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Less: Pension fund</td> <td>3234</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>GPF</td> <td>5521</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Contribution Prov. Fund</td> <td>186</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Contribution Pen. Fund</td> <td>5</td> <td>8946</td> <td>15571</td> </tr> <tr> <td>Working Capital</td> <td></td> <td></td> <td>20902</td> </tr> </table>	(Rs. in Lakhs)				Current Assets			36473	Less: Current Liability		24517		Less: Pension fund	3234			GPF	5521			Contribution Prov. Fund	186			Contribution Pen. Fund	5	8946	15571	Working Capital			20902
(Rs. in Lakhs)																																		
Current Assets			36473																															
Less: Current Liability		24517																																
Less: Pension fund	3234																																	
GPF	5521																																	
Contribution Prov. Fund	186																																	
Contribution Pen. Fund	5	8946	15571																															
Working Capital			20902																															
13.	<p>(i). The creation of maintenance of a separate escrow account for revenue share / royalty receipt is mandated by the Government policy is contained in clause 2.8.3. of the tariff guidelines. On being pointed out the Government policy during the last tariff revision, the COPT had agreed to maintain separate escrow account from the year 2006-07 onwards. The Annual Accounts of the port for the years 2006-07 and 2007-08 does not show separate escrow account created for this purpose. As stated in the last tariff Order, furnish the escrow account for the years 2006-07 to 2008-09 to review the position of receipt and utilisation made from the escrow account. Also, furnish the information of the revenue share transferred to the Escrow account in the year 2005-06 and utilisation, if any, therefrom in the said year.</p> <p>(ii). Clause 2.8.3. of the tariff guidelines stipulate that 50% of royalty / revenue share receivable by the landlord port from the private operators after meeting the cost of surplus labour is to be transferred to escrow account and should be utilised for creation / modernisation of port infrastructure facilities within a period of five years. The investment made out from the escrow account will not qualify for ROCE when the facility is so funded by the escrow account are put into use. Provided that entire accrual will be taken as revenue of the port for tariff fixation, if the funds in escrow account are not utilised for the stated purpose within the stipulated time. The details furnished by the COPT in Form 4A and Form 9 do not</p>	<p>(i) and (ii). The clause 2.8.3 in the TAMP guideline will not be applicable to COPT in the case of treatment of royalty received from IGTPL. Unlike in case of other Ports, the revenue generated from RGCT operations by the Port was a main stream of income before handing it over to IGTPL. It may be noted that RGCT, a full fledged container terminal, developed and operated by the Port was handed over to IGTPL as it is. Hence the royalty income cannot be maintained and operated through an Escrow Account.</p> <p>At present Port is not having surplus labour due to privatisation of the container terminal activity and hence the revenue share earned from the year 2005-06 to 2008-09 has already been utilised for various capital projects of the Port. The details of the Royalty earned and amount spent for various capital projects are shown in Form No 9 of the cost statement. COPT employees now working in IGTPL will repatriate to the Port only by April 2010 after the commissioning of ICTT. Thereafter only the surplus labour will arise. Owing to a poor financial position, the Port had no option but to use these funds only to meet the huge revamping costs of assets.</p>																																

	<p>show any investment funded or proposed to be funded from the escrow account.</p> <p>As per the said provision in the tariff guidelines, the revenue share receipt transferred to the escrow account in the year 2005-06 is to be utilised within five years period i.e. 2009-10. Likewise, revenue share receipt transferred to the escrow account in the years 2006-07 and 2007-08 need to be utilised by 2010-11 and 2011-12 respectively. The COPT may, therefore, consider utilising funds from escrow account to meet the additions proposed in the gross block towards creation / modernisation of port infrastructure during the years 2009-10 and 2010-11. As stated in 13(i) (g)(iv) above, the proposed capital dredging project in the year 2011-12 may be funded from the escrow account.</p>	
14.	<p>The sum of the net surplus / deficit indicated in the sub-activity-wise cost statements do not match with the net deficit estimated in the vessel related activity. The port may, therefore, furnish the cost statement for other sub-activities which are not provided so that there is no mismatch while consolidating in the figures from sub-activity-wise cost statement to main activity and then arriving at the consolidated cost position for the port as a whole.</p>	<p>The other sub-activities like dredger Nehru Shatabdi, Water Supply are also separately shown in the revised cost statement of vessel related activity Form 5 B (i) & (iii).</p>
15.	<p>Form 6 - Analysing of Efficiency and Productivity Improvement, Form 8 - Adjustment of cost of surplus manpower and Form 9 - Accumulation / Withdrawals from Escrow Account are not filled by the COPT. The COPT may furnish the details in these forms.</p>	<p>Form Nos.8 and 9 has been filled and is furnished with the revised cost statement.</p>
16.	<p>The COPT has filed separate proposals for (a). fixation of way leave charges for telephone/ TV cable, (b). Fixation of hire charge for floating crane Periyar and dredger Nehru Shatabdi and, (c). Charges for facilities offered at CFS which are being processed separately. Please confirm and show that the expenditure/ overheads and the net block of assets considered in the general revision proposal takes into consideration the estimates furnished in each of the above mentioned three proposals for the years 2009-10 to 2011-12. Like wise, income estimated from the proposed tariff may also be shown as a separate entry in the consolidated cost statement as well as relevant activity/ sub activity-wise cost statement in line with the income estimated in the individual proposals.</p>	<p>(a). The tariff for way-leave charges for telephone and TV cables is a new item and has been proposed separately based on the similar tariff levied and collected by Cochin Corporation from its users. The user of the telephone/ TV cables are mostly port employees / port users hence only a nominal rate has been proposed to cover the supervision/ survey activity by the Port. The TV Cable operators are using the Port's electric posts, similarly telephone operators are using Port land/ road for laying cables. There is no capital expenditure for this facility offered by the Port to the operators. Such operators are using the Port assets which already exists. The anticipated income from this sub-activity for the period 2009-10 to 2011-12 is meager and hence shown as nil. The operating cost for the Port is the periodical supervision costs; hence we have not shown any separate cost statement for this activity. Estimate of expenditure will be part of the cost sheet submitted for the Estate activity.</p> <p>(b). Floating Crane Periyar was commissioned in 1966 and the economic life time of 25 years is already over. The net fixed asset of the craft is zero so that the capital</p>

		<p>employed does not include this item. The income earned and the direct cost incurred as per Audited Annual Accounts from the period 2006-07 to 2008-09 and estimates from 2009-10 to 2011-12 has been prepared and is attached with the revised cost statements. Separate cost statement for dredger Nehru Shatabdi has also been prepared and is attached with the revised cost statements. As per the cost statement furnished by the COPT, net deficit from both the services at the existing tariff is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Years</th><th>Floating Crane Periyar</th><th>Dredger Nehru Shatabdi</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07 (Actuals)</td><td>-124.77</td><td>-317.17</td></tr> <tr> <td>2007-08 (Actuals)</td><td>-56.32</td><td>-825.51</td></tr> <tr> <td>2008-09 (Actuals)</td><td>-72.89</td><td>+353.89</td></tr> <tr> <td>2009-10 (Estimates)</td><td>-202.72</td><td>-731.00</td></tr> <tr> <td>2010-11 (Estimates)</td><td>-93.90</td><td>-297.95</td></tr> <tr> <td>2011-12 (Estimates)</td><td>-115.08</td><td>-297.95</td></tr> </tbody> </table> <p>(c). While submitting a separate proposal for CFS the profitability statement has been arrived at from Audited Annual Accounts and other departmental inputs. Once the container operations are shifted from RGCT to ICTT, it is anticipated that the usage of CFS will decrease. The estimated income and corresponding expenditure for the ensuing years from 2010-11 to 2011-12 are included in the revised cost statement.</p>	Years	Floating Crane Periyar	Dredger Nehru Shatabdi	2006-07 (Actuals)	-124.77	-317.17	2007-08 (Actuals)	-56.32	-825.51	2008-09 (Actuals)	-72.89	+353.89	2009-10 (Estimates)	-202.72	-731.00	2010-11 (Estimates)	-93.90	-297.95	2011-12 (Estimates)	-115.08	-297.95
Years	Floating Crane Periyar	Dredger Nehru Shatabdi																					
2006-07 (Actuals)	-124.77	-317.17																					
2007-08 (Actuals)	-56.32	-825.51																					
2008-09 (Actuals)	-72.89	+353.89																					
2009-10 (Estimates)	-202.72	-731.00																					
2010-11 (Estimates)	-93.90	-297.95																					
2011-12 (Estimates)	-115.08	-297.95																					
17.	Form 7:																						
(i).	In the analysis of actuals vis-à-vis the estimates, the estimates considered by the Authority in the last tariff Order must be adjusted for tariff increase granted in the said Order for a like to like comparison with actuals for the years 2006-07 and 2007-08.	Form 7 has been updated and is enclosed with revised cost statement.																					
(ii).	In the last tariff revision, estimated pension payments were considered. Since the Annual Accounts do not report the actual pension payment, the same may be indicated for the years 2007-08 and 2008-09 and also considered in Form 7 while comparing with the estimates.	(ii) and (iii). Actuals for the year 2007-08 and 2008-09 have been considered in Form 7.																					
(iii).	The COPT has furnished details of pension payment and break up of net fixed assets under different categories for the year 2006-07 vide its letter No.FA/Costing/SOR/2007 dated 9 August 2007 which may be updated in Form 7.																						
(iv).	Categorise the net fixed assets reported in Annual Accounts 2007-08 and Provisional Accounts 2008-09 into business assets, business related assets and social obligation asset as per the tariff guidelines. The ROCE may be calculated for these categories of assets at the applicable rate of return.	The net fixed assets reported in Audited Annual Accounts for the year 2007-08 & 2008-09 (Actual) has been categorised as business & business related assets in Form 4A. ROCE has also been calculated on the same basis.																					
(v).	Reconcile the actuals considered in the statement with the actuals reported in the Annual Accounts for all the items viz. Operating income, Operating cost, Depreciation, Finance and Miscellaneous Expenditure, Finance and Miscellaneous	Reconciliation statement between the Audited Annual Accounts and income and expense considered in the cost statements is furnished.																					

	Income, Management and General Administration facilities, Net fixed assets, etc. for the years 2006-07 to 2008-09.																
18.	The cost statement for estate activity shows an average deficit of 81% for the years 2009-10 to 2011-12. Please explain why this deficit should be subsidised by other activities. The Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The revised tariff guidelines of 2005 also recognise this position. Please furnish a consolidated cost statement for port as whole excluding the estate and railway activities.	The cost statement for estate activity has been revised after considering the license fee from IGTPPL from the period 2006-07 to 2009-10. The Port has already identified the unutilised Port land in W/Island, Vallarpadam, Puthuvypeen area and action is being taken to lease out the same as per land policy guidelines issued by Gol. Once the allotment process is over, the Port will be able to generate income from the lease rent of land, which will improve the surplus position of the Port.															
II.	GENERAL:																
1.	The Authority has allowed flexibility to all major ports to reduce the rates prescribed in the Scale of Rates at their discretion mainly on commercial considerations. Such reduction, if any, effected by the COPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact of such reduction on the revenue may be analysed item-wise and furnished.	<p>The concessional rates were granted to following vessels/ cargo:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Type of concession</th><th>Concession</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Mainline Container Vessel</td><td>50% of Vessel Related Charges</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Cable Ship – Asean Explorer</td><td>Concessional Berth hire charges</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Cruise Vessels</td><td>33 1/3% of Vessel Related Charges</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Timber Vessel</td><td>40% on Wharfrage</td></tr> </tbody> </table> <p>(Traffic growth and additional income in view of the concessions allowed cannot be drawn from the statement furnished by the port as Annexure-9.)</p>	Sl. No.	Type of concession	Concession	1.	Mainline Container Vessel	50% of Vessel Related Charges	2.	Cable Ship – Asean Explorer	Concessional Berth hire charges	3.	Cruise Vessels	33 1/3% of Vessel Related Charges	4.	Timber Vessel	40% on Wharfrage
Sl. No.	Type of concession	Concession															
1.	Mainline Container Vessel	50% of Vessel Related Charges															
2.	Cable Ship – Asean Explorer	Concessional Berth hire charges															
3.	Cruise Vessels	33 1/3% of Vessel Related Charges															
4.	Timber Vessel	40% on Wharfrage															
2.	The port may examine whether any of the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act are offered by any service provider authorised by the port. If so, the COPT may initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines.	The port has only two projects under section 42(3) of the MPT Act namely, ICT Terminal at Vallarpadam and LNG Terminal at Puthuvypeen. The tariff proposal for the ICTT has already been submitted to TAMP by IGTPPL separately, which has been approved subsequently. The concessional agreement between COPT and M/s.LNG Petronet was signed on 12 th March 2009. The construction work of LNG terminal is in progress and is expected to be commissioned in 2012-13, the tariff for the same shall be submitted later by M/s.LNG Petronet.															
3.	The revised tariff guidelines stipulate the tariff should be linked to benchmark levels of productivity. The COPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services. These may be included in the Scale of Rates and the levels so adopted may be explained.	The port has already implemented ERP system for integrating whole activities of the port. Once the system is stabilized and streamlined, the port will be able to generate various MIS reports which will be used for benchmarking level of the performance for various activities.															
4.	Confirm that there are no PPP projects to be commissioned in the port of Cochin within the three year period under review. If any project is to be commissioned, the financial implications may be included in the cost statements.	There are only two PPP projects namely Bunkering Terminal & International Cruise Terminal in the pipeline within the current tariff setting period. The feasibility study has already been completed for these two projects. In the case of bunkering terminal, it is in the tender processing stage. International Cruise terminal project is in the pre-tendering stage. Hence it is not possible to quantify financial implications of these two projects at this stage.															
III.	SCALE OF RATES:																
1.	The COPT has proposed many changes in the existing tariff as well as in the conditionalities governing the Scale of	The existing SOR has been restructured, re-grouped and modifications of definitions and terms and conditions had been done based on the report of Draft Model SOR issued															

	Rates. The comparison of current and proposed Scale of Rates furnished by the COPT does not disclose the reasons for the proposed change and the financial impact thereon. It also does not cover the modifications proposed in the conditionalities. For clear understanding of changes, a comparative statement may be furnished showing in juxtaposition the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates with remarks explaining / justifying reasons for the proposed changes and the financial impact thereof.	by TAMP. In addition to this the existing SOR has been standardised simplified and rationalised to meet the present requirements of Port operations. There is no financial impact for such changes.																		
2.	Section 1.1 – Definitions																			
(i).	Item (iv) - The existing Scale of Rates reckons Day as period of 24 hours from the time the service is rendered. Explain the reasons along with the implications of modifying the definition of Day to state 24 hours will be reckoned from 0600 hours of a day and ending at 0600 hours on following day in the proposed Scale of Rates.	For operational convenience the definition of day has been revised to suit the shift timings of the port. There is no other implication.																		
(ii).	Item (xiv) and (xvii) - The modifications proposed in the definitions of the two terms "Inner Harbour" and "Outer Anchorage" may be explained along with its financial implications.	The definitions have been standardised in the proposed SOR by providing clear land mark positions as against buoy numbers. There is no other implication.																		
(iii).	Item (xxi) and (xxiv) - Furnish the source from where the definition of the terms "Single buoy mooring" and "Ship to Ship" is proposed to be included in Scale of Rates of the COPT. The proposed definition of the term Ship to Ship is mixed up with the definition of transshipment and hence may be reviewed.	The definitions for SBM and STS have been proposed based on the actual operations carried out in the Port. The definition for STS has been limited to bulk liquid and gas cargo, whereas transshipment covers all cargo / containers. Hence the proposal may be accepted.																		
3.	Section 1.2 - General Terms and Conditions																			
(i).	Note no. (vi) (a) and (b): The proposed conditions may be modified by prescribing a specific interest rate for delayed payments by users / delayed refunds by the port based on the prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India.	As suggested by TAMP, the said condition has been modified and penal interest rate is proposed at 13.75%.																		
(ii).	Note no. (ix): Explain the reasons for deleting the existing Note no. (viii) (b) and (c) from the said note.	The clauses have been removed from the SOR since they are provided for in the MPT Act, 1963 under Section 55.																		
(iii).	Note no. (x): Confirm whether the said note is relevant with reference to the proposed Scale of Rates. If not, then it may be deleted.	Note no. (x) under the head 1.2 General Terms & conditions of the existing SOR Page 4 is not relevant and hence has been deleted in the proposed SOR.																		
(iv).	(a). Increase in foreign-cruise vessel traffic in the last three years 2006-07 to 2008-09 on account of 33 1/3% concession granted in the vessel related charges as per the existing Scale of Rates may be indicated.	(a). The foreign cruise vessel traffic and its revenue for the last three years from 2006-07 to 2008-09 is given below: (Rs. in Lakhs)																		
		<table><tr><th>Particulars</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>No. of Vessels</td><td>38</td><td>46</td><td>35</td></tr><tr><td>GRT</td><td>835793</td><td>830467</td><td>1188600</td></tr><tr><td>Port Dues</td><td>43</td><td>43</td><td>73</td></tr></table>	Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	No. of Vessels	38	46	35	GRT	835793	830467	1188600	Port Dues	43	43	73		
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09																	
No. of Vessels	38	46	35																	
GRT	835793	830467	1188600																	
Port Dues	43	43	73																	

		<table><tr><td>Pilotage</td><td>147</td><td>121</td><td>199</td></tr><tr><td>Berth Hire</td><td>20</td><td>24</td><td>19</td></tr><tr><td>Total</td><td>210</td><td>188</td><td>291</td></tr></table>	Pilotage	147	121	199	Berth Hire	20	24	19	Total	210	188	291
Pilotage	147	121	199											
Berth Hire	20	24	19											
Total	210	188	291											
	<p>(b). Explain the reasons for proposing to delete the existing concession available to foreign-cruise vessels.</p> <p>(c). The additional revenue likely to accrue at the existing rates in view of withdrawing the concession may be indicated for each of the years 2009-10 to 2011-12 along with detailed working.</p>	<p>(b). There is no steady growth in traffic as well as vessel related income for the last three years due to concessional vessel related charges for cruise vessels. Hence the concession is proposed to be withdrawn.</p> <p>(c). Due to the withdrawal of this concession, the Port is expected to generate additional revenue on an average of Rs.1.5 crores per year at the existing level of vessel traffic during the period from 2009-10 to 2011-12.</p>												
(v).	<p><u>Note (xiii):</u> The Authority had in the last tariff Order in para 10 (xvii) advised the COPT to take adequate insurance cover and include the insurance cost in the tariff fixation in line with clause 2.14 of the tariff guidelines at the time of the next tariff revision along with suitable modification in the relevant provision in the Scale of Rates. Please confirm whether the suggestion has been complied with while formulating the current tariff revision proposal. If so, the proposed note no. (xiii) (a) and (b) may be modified suitably in line with the advice rendered in the last tariff Order.</p>	<p>The port has taken insurance policy for specific assets like GHD Nehru Shatabdi, Channel Buoys, Godown Building, Oil Berth and its equipments, speed boats etc. with risk coverage including standard fire and special perils, earth quake, larceny, terrorism etc. However, the negligence caused while operating these equipments by the users cannot be covered under the insurance. Hence the said clauses have been included in proposed SOR.</p>												
(vi).	<p><u>Note no. (xiv):</u> The conditions proposed in Note no. (xiv) prima facia appear to be conditions of lease / license agreement. Hence explain why they need to be incorporated in the proposed Scale of Rates.</p>	<p>The notes have been provided separately to give more clarity and emphasis to the terms and conditions to the Port users.</p>												
(vii).	<p><u>Note no. (xv):</u> The existing note (c) relating to concession applicable on container related charges is deleted in the proposed Scale of Rates and no specific reason is given for deleting the existing provision.</p>	<p>COPT is not handling/ expected to handle any container in the present tariff period. Hence note no.(d) was deleted in the proposed SOR.</p>												
(viii).	<p>The Note no. (xvi) prescribed in the existing Scale of Rates stating that the users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the COPT is deleted in the proposed Scale of Rates without citing any specific reason for deleting the existing provision.</p>	<p>Such cases are rare and hence deleted.</p>												
4.	Chapter-II – Vessel Related Charges													
(i).	2.1.1 - Schedule of Port Dues													
(a).	<p>The frequency of payment of port dues in respect of coastal vessel is proposed to be modified from existing unit of levy of once in 30 days to "per entry basis". The number of vessels which arrived more than once in 30 days in the last two years 2007-08 and 2008-09 and income therefrom at the existing tariff level may be indicated. The additional revenue likely to accrue from coastal vessels in view of the proposed change in the frequency of payment of port dues may</p>	<p>The required details are not readily available.</p>												

	be furnished for each type of coastal vessels for the next three years.	
(b).	Since most of the tankers are expected to be handled at SPM and also that GRT of such vessels will be higher than the normal vessels, justify the highest rate of port dues proposed for this category of vessel in comparison to the other vessels.	The cost element for port dues are port conservancy, harbour patrol, safety and security, sea fire fighting, marine survey, vessel traffic control, navigational aides etc. The same facilities are extended to vessel calling at SBM too. The risk involved for vessel operations, monitoring, control etc. are huge when compared with other vessels. Hence the proposed hike.
(ii).	2.1.2. Concession in port dues	
(a).	Explain the reasons for proposing 100% concession in port dues for the new entries under Sl. No. 3 (ii), (iv), (v) and (vi).	Since vessels in the said conditions are calling at the port in case of emergency, national importance, adhere to the directions from GoI or any environmental threats which is beyond Port's control, it proposes to offer 100% concession in port dues to these class of vessels.
(b).	Sl. No. 3 (vii) - The existing Scale of Rates exempts levy of port dues in respect of vessels belonging to the President of India, State Government, Union Territories and Foreign Sovereign but not running commercial purpose. The said note is modified to state that any vessel belonging to services of Central Government or State Government will be exempted from levy of port dues. It appears the intention is to exempt port dues payable by any Central Government or State Government vessels even if they come for commercial purposes. Please clarify.	The said clause 3 (vii) under head 2.1.2 has been modified by including the words "non-commercial" in the proposed clause.
(iii).	2.2.1. Schedule of Pilotage fees	
(a).	The reasons and the basis of proposing uniform pilotage fee for container vessels and other vessels may be explained. At the proposed rate, the impact of increase will be more on container vessels in comparison to other vessels. The distance involved for offering pilotage services at SPM, Vypeen, Vallarpadam and other port berths may not be the same. The proposal of the port for levy of uniform pilotage fee for vessels calling SPM or any berths may, therefore, be justified.	The schedule of pilotage fee has been amended and a separate pilotage fee for SBM, container vessel at ICTT and other vessels has been worked out based on the cost incurred for the year 2008-09 (actual) and to be incurred for the period from 2009-10 to 2011-12. A necessary amendment has been made in the revised SOR.
(b).	While fixing the charges for the operations at Single Point Mooring (SPM) the COPT had reported that two high powered tugs are taken on hire by the port exclusively for both pilotage as well as pull back operations at SPM operations. In view of the difficulty expressed by the port in furnishing various cost elements involved in pilotage services for SPM operations, the Authority had as an interim measures approved the proposal of the port to continue with the existing pilotage fee for vessels to be handled at SPM subject to the condition that the port will formulate a well analysed proposal based on the actual cost incurred for offering the pilotage service while finalising the general revision proposal due in March	A separate proposal for SBM operation has been worked out based on the actuals 2008-09 and estimates for 2009-10 to 2011-12. The cost statement and its workings are enclosed. The proposed SOR has been amended after inclusion of the separate rates for SBM operations.

	<p>2009. The port was also advised to consider the suggestion made by the BPCL-KRL about utilisation of tug partly for other purposes of the port when they are not in use of SPM operations.</p> <p>The port is, therefore, again advised to propose pilotage fees of SPM operations based on the cost involved for offering the services also taking into consideration the distance involved. While doing this exercise, the port may also consider proposing differential pilotage rate for different berths at Vallarpadam, Vypeen and port berths taking into consideration the difference in the cost in view of difference in the distance of offering pilotage services to each of these berths.</p>	
(iv).	2.2.2. Schedule of Miscellaneous Pilotage fees	
(a).	<p>1 & 2 - Pilotage fee and Shifting fee for Sailing Vessels / Barges</p> <p>(i). The vessel below 200 tonnes and above 200 tonnes may be made explicit to clarify whether it is NRT or GRT.</p> <p>(ii). The unit of levy may be indicated clearly in the schedule 2 - Shifting fee. The schedule may be shifted to Schedule 2.2.3. which relates to shifting charge.</p> <p>(iii). Port has not proposed separate shifting rate for foreign-going vessel and coastal vessel under this category though it has proposed such differential rate for pilotage fee.</p>	(i), (ii) and (iii). Necessary amendments have been made in the revised proposed SOR.
(b).	The reason for proposing 100% increase in detention charges and cancellation charges as against 40% increase proposed for other vessel related tariff items may be explained.	In the case of pilot detention and cancellation the financial impact is more and it will affect the schedule of pilotage program and huge consequential loss to the Port. Hence to discourage this type of activities higher rates are proposed.
(c).	<p>5. Pilotage fees for dredgers</p> <p>(i). Indicate how long the pilots are normally required to stay in case of normal vessel and in case of dredger (other than port dredging) to justify the rate proposed for this item.</p> <p>(ii). Increase of 50% proposed in pilotage fees for dredgers other than for port dredging may be justified with reference to increase in cost of service provided.</p> <p>(iii). The circumstance requiring the port to introduce pilotage fees for additional dredger used for port dredging over and above the dredgers permitted in the dredging contract may be explained. The port may also confirm whether deployment of additional dredger is in line with the provision in the dredging contract and same may be substantiated with documentary support.</p>	<p>(i). The pilot service is required for 4 to 5 hours for both inward and outward pilotage for normal vessels. In case of dredger other than Port dredger, the same hours are required.</p> <p>(ii). The rate has been amended in the revised proposed SOR. The rate originally proposed at 12000 per 8 hours is reduced to Rs.11200 per 8 hours in the revised proposal.</p> <p>(iii). The deployment of additional dredger is in line with the provisions in the existing contract.</p>
(v).	<p>2.2.3. Schedule of Shifting Charges</p> <p>The shifting charges is proposed to be increased from existing 25% of the</p>	The shifting charges for different vessels have been amended in the revised proposed SOR.

	<p>pilotage fee to 50% which works out to almost 188% increase in respect of container vessel and 180% in respect of other vessels from the existing tariff level. Justify the reasons for such steep hike in shifting charge as against 40% increase proposed for other tariff items.</p> <p>During the last two general revision of Scale of Rates, the Authority had advised the COPT to propose shifting charges on GRT basis based on the cost involved for shifting of vessels from one berth to another or from berth to any other point based on the cost of the services while formulating the next tariff revision proposal. Shifting charges between the berths may be proposed on per GRT of vessels with reference to the cost of service provided for shifting a vessel between the respective berths without linking it to pilotage fees as advised in the earlier tariff Orders. The charges may be proposed in three tier slabs with sliding rates on incremental GRT as per clause 6.10 of the tariff guidelines.</p>	
(vi).	2.2.4. Schedule of Floating craft charges	
(a).	The existing Scale of Rates prescribes a uniform rate for pilot launch and other launches at Rs.350 per hour or part thereof. The reasons for segregating it into two tariff items in the proposed Scale of Rates may be explained.	(a) and (b). The reason for two tariffs for pilot and other launches is that the operational cost for pilot launch is comparatively higher than that of other launches. Hence a differential rate has been adopted.
(b).	The fee for pilot launch is proposed to be increased by 757% i.e. from existing Rs.350 to Rs.3000 per hour or part thereof. The increase proposed in the pilot launch may be justified with reference to increase in the cost of service provided / additional service provided and also in the light of the fact that 40% increase is proposed in other tariff items.	
(c).	New tariff items proposed for speed boat at Rs.13,500 per hour or part thereof (for twin screw) and Rs.6,000 per hour or part thereof (single screw) may be justified with reference to the details of capital cost/ cost of operations, etc.	The two speed boats have been procured for Port operation to maintain marine safety and security and for use during emergency. The capital cost and date of commission of the two tugs are available in the 'attachment to form 4B'. The boats are of new generation and were commissioned in January 2009, to operate the boats it requires skilled man power and the fuel consumption is also high. The operational cost will vary depending upon the usage of the boats. The rate has been fixed at par with that of Mooring Tug charges in the existing SOR.
(d).	As already advised in the last tariff Order, the rates for dredger, other equipment / floating craft may be proposed under capacity range of these equipment / floating craft instead of proposing the rates with reference to their individual names.	Each floating craft is not having unique nature of capacity and identity and the nature of operations are different, also the usage of resources like manpower, fuel etc. vary, hence a separate rate has been proposed based on names.

(vii).	2.2.5. Charges for the use of Port's Dry Dock	
(a).	Explain the reasons and the basis for proposing to introduce increasing dry dock charges in four slabs based on stay of the vessel.	The higher rate was proposed in the first slab for the purpose of meeting the cost of dredging in front of the dry dock at the time of docking and undocking of the vessels. The differential rate has been proposed in order to avoid undue use of dry docking facilities due to failure on the part of user which affects the whole dry docking plan of the Port. The intention is to make the user adhere to the schedule of events agreed during the contract. Port dry dock facilities are very old and will be able to accommodate smaller crafts only and also draft available in front of the dry dock is very low and it is being used for dry docking of Port's floating crafts only. The dry docking facilities are provided to outsiders only when the dry dock is unoccupied by the Port's crafts. At present other public and private dry docking with most modern facilities which are capable of accommodating new generation crafts are present in and around the Port waters. There is severe competition in the area among these service providers and there is no much scope for the Port dry dock. Due to the high rate prevailing in the other dry docks, the smaller crafts tends to use Port's facilities for a longer period of time which prevents the dry docking of Port's own crafts. To avoid such misuse such rates have been proposed. The revenue earned by the Port by outsourcing of the dry dock facility during the last three years is negligible when compared with Port's operating income.
(b).	The increase proposed in the dry dock hire charges is to the tune of 238% for stay of vessel upto 10 days, 576% to 745% increase for the next two slab of the vessels. Furnish a separate cost statement for dry docking facility to justify the tariff increase proposed in this schedule along with financial impact of the proposed tariff for each of the years 2009-10 to 2011-12.	
(c).	Notes 1 to 8: The port has proposed to introduce new rates under this schedule such as charges for fire fighting, connection and disconnection of shore supply, charges for tying the vessels at Dolphin, charges for removal and refitting the blocks, hire charges of dry dock cranes, etc. Since dry docking services are not a new facility but the existing one, please clarify the existing tariff arrangement levied by the port for offering these services.	
(d).	Note no. 6 - Since the port is expected to work round the clock, it may not be unreasonable to assume that the cost statement reflects this position. In view of this, justify the proposed note about separate recovery of double the charges for use of dry dock crane.	2006-07-Rs.10.73 Lakhs (0.05% of operating income) 2007-08-Rs.3.36 Lakhs (0.01% of operating income) 2008-09-Rs.22.13 Lakhs (0.1% of operating income)
(e).	The note no. (viii) in Schedule 1.2 in the general terms and conditions stipulates minimum recovery shall be Rs.100 per any bill/application. That being so, the note 9 proposed in this schedule to levy minimum charges for a period of 2 calendar seems to be superfluous and hence may be deleted.	No separate reply furnished by COPT to the queries raised at (e) to (i).
(f).	In view of our query at III - 3(v) above advising the port to take adequate insurance cover of port assets as per the tariff guidelines, the proposed Note no.10 may be reviewed or modified.	
(g).	Note no.12 - Since the port is expected to work round the clock, justify the proposal to introduce levy of additional charge equivalent to 50% for docking and undocking of vessel on Sunday / Holidays. The cost statements would have, in any case, included the overtime charges paid / payable to the employees for working on Sunday / Holiday.	
(h).	Note no.15 - Since the proposed note is not a tariff related matter but relates to procedural / administrative aspect, clarify why it should be included in the Scale of Rates to be approved by the Authority.	

(i).	Indicate, additional revenue likely to accrue from the each of tariff items as well as conditions proposed to be introduced in this schedule for the years 2009-10 to 2011-12.	
(viii).	2.3.1. Schedule of berth hire charges	
(a).	The existing Scale of Rates prescribes separate berth hire rate for different group of berth and for stream mooring. The proposal of the COPT to discontinue with the existing structure and proposing a uniform berth hire for all the berths / stream mooring is not found to be in line with clause 6.5.1. of the tariff guidelines which stipulates that the berth hire charges shall be prescribed by grouping berths having comparable services / facilities with rebate for major components of services / facilities not provided. It has to be recognised that stream mooring will not have the facilities/ infrastructure otherwise available at a berth. Further, the facilities available and services offered at different berths will also not be comparable. The COPT is, therefore, advised to propose berth hire charges by grouping the berths having comparable services / facilities in line with the tariff guidelines.	(a) and (b). The single slab rate of berth hire charges proposed uniformly for all berths are based on the clause 6.10 of the TAMP guidelines.
(b).	As already advice in the last tariff Order, if the financial implication of proposing a single slab rate as against the existing 6 tiers structure is found to have significant impact on certain categories of vessels, the COPT may propose suitable slab structure to smoothen the impact as done by the Authority in the case of Visakhapatnam Port Trust and Mormugao Port Trust.	
(c).	Furnish a tabular statement showing number of vessels, average GRT of vessels handled for the past two years 2007-08 and 2008-09 and income and projections for 2008-09 to 2011-12 for both foreign-going vessels and coastal vessels for each of the existing slabs vis-à-vis the income anticipated at the berth hire rate (to be) proposed for different group of berths in the format:	The details for the years 2007-08 and 2008-09 based on actuals are furnished.
(d).	As per the License Agreement entered with IGTP, the construction of International Container Transshipment Terminal at Vallarpadam is to be done by the IGTP. Since the investment for construction of berth at International Container Transshipment Terminal will flow from the IGTP, the arrangement for collection of berth hire from vessels arriving at the International Container Transshipment Terminal, Vallarpadam may be clarified. Also, clarify who will be collecting the berth hire charge for vessels arriving at the ICTT. If COPT is	As per clause no.3.8 (c) (i) a. COPT, the licensor is obliged to provide marine and port services for the vessels calling at ICTT. In addition to capital dredging, cost of maintenance dredging of channels, basin dredging to maintain 14.5 mtr. draft for accommodating higher capacity container vessels are to be borne by the licensor. Hence the berth hire charges for vessels calling at ICTT will be collected by COPT. A separate berth hire charge for ICTT berth has been proposed in the proposed SOR.

	entitled to collect such berth hire, no justification is furnished to maintain the hire charge at the same level as applicable for its other berths where the port has invested its funds to create them,	
(ix).	2.3.2. Schedule of berth hire charges for Inland Water Barges	
(a).	In the existing Scale of Rates, separate berth hire for sailing vessel is prescribed. Since no separate berth hire rate is prescribed for Inland Water Barge in the existing Scale of Rates, they get clubbed with sailing vessel category. In this context, explain the reasons for proposing a separate berth hire rate for Inland Water Barge.	(a) and (b) As a part of standardisation, the berth hire charges of Inland Water Barges has been proposed separately.
(b).	Explain the basis of arriving at separate berth hire charges for Inland Water Barges.	
(c).	The unit of tonne proposed in this schedule may be clearly mentioned so that it may not cause confusion with metric tonne or GRT.	Amended.
(d).	In the pilotage schedule, separate rate is proposed for sailing vessel / barge below 200 tonnes and above 200 tonnes. In the schedule of berth hire, the rate proposed is for Inland Water Barge for similar size of vessel. Please clarify under which category sailing vessel / barge below 200 tonnes and above 200 tonnes will be treated for levy of berth hire. Uniform terminology may be proposed to avoid any ambiguity if they refer to the same category of vessels.	The pilotage services rendered for both sailing vessels and barges are one and the same. But in the case of berth hire a separate water bed has been demarcated for inland water barges and sailing vessels. Hence a separate rate has been proposed.
(x).	2.4. Supply of fresh water to vessels	
(a).	Justify the proposed increase of 40% in supply of fresh water to vessels with increase in the cost of procurement of water and increase in other related service provided to vessels.	Fresh water supplied to ships is purchased from Kerala Water Authority (KWA). The KWA has increased the rates w.e.f 01/09/2008 from Rs.10.60 per KL to Rs.25/- per KL (136% hike). The operational cost and overheads for the activity has also increased. Hence the proposed hike of 40%.
(b).	There seems to be some typographical error in rate prescribed for foreign-going vessel in Sl.No.2 - Water supply through shore which may please be corrected.	Corrected.
5.	Chapter III – Cargo Related Charges	
(i).	3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo	
(a).	The port has proposed to reduce the wharfage charge for some of the cargo items such as thermal coal and other coal by 19%, Sand and Stones by 50%, Sugar by 35%, Metal by 1.8%. Explain why wharfage charge for only selected cargo items is proposed to be reduced. Also, explain the reasons for proposing reduction at different percentage level for different cargo items. Increase estimated traffic, if any, on account of reduction proposed in the wharfage rate for some of the cargo items may be indicated.	There is severe competition between COPT and other neighbouring ports like NMPT & TPT for handling cargo like coal, sugar, stone, sand, metal etc. To retain these cargo from diversification to other ports, the Port has adopted a marketing strategy to revise the wharfage rate on par with rates at neighboring Ports.

(b).	Wharfage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in Clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. A brief note may also be furnished explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines.	The advalorem wharfage rates have been removed in order to comply with the clause 4.2.2 of the TAMP guidelines and revised wharfage rate proposed is based on the cost of handling for such cargo.
(c).	The conversion factor applied for converting the existing wharfage rate on "per metric tonne" for Timber to "per cubic metre" basis may be explained along with calculation thereof.	Timber traffic at COPT for the last three decades till 2005-06 was zero. The Port has taken lot of efforts to bring this cargo by implementing a concessional wharfage rate Rs.34 per Indian Cu. m which is on par with TPT rate. This concessional rate was one of the requirements put forth by the importer and it was agreed by the management after a thorough study of timber traffic expected to be routed through Cochin. After implementation of this concession the flow of timber traffic is showing an increasing trend. It is a trade promotional measure adopted by COPT to attract more timber cargo traffic.
(d).	Explain the reasons for deleting the separate wharfage rate prescribed in the existing Scale of Rates in respect of Coffee, Motor Cars, Trucks, Oleoresins, Tea & Spices prescribed on advalorem basis and Synthetic resin on per metric tonne basis. The traffic handled in respect of each of these cargo items in the last three years i.e. 2006-07 to 2008-09 and estimates for the next three years 2008-09 to 2011-12 may be indicated.	(d) and (e). The cargo traffic and its income for these cargos are very meagre. The details of cargo traffic for the year 2006-07 to 2008-09 is furnished.
(e).	The basis on which wharfage rate for Sl.No.27 "Any item other than those specified above" is proposed at Rs.100 per tonne as against existing advalorem rate of 0.28% may be justified reference to average revenue earned per tonne for cargo items classified under this category in the past three years.	
(f).	Circumstances requiring the port to introduce wharfage rate of Rs.40/- per each cargo ticket of Rs.300/- for cargo / excess baggage carried by Lakshwadeep passengers may be explained. Why the rate for excess baggage / cargo is proposed with reference to a particular location and not for all passengers. The proposed note stating that Lakshwadeep Administration shall arrange to collect and remit the said charge to Cochin Port Trust is an administrative arrangement between the port and the Lakshwadeep Administration. Please explain why it should be included in the Scale of Rates to be approved by the Authority.	The charges are for the additional baggage carried by the passengers other than their personal baggage. The note proposed in the original proposal about remitting the charges by Lakshwadeep Administration to COPT is deleted from the revised proposed Scale of Rates.
(g).	Note no. 5 - The reason for modifying the documents based on which wharfage is assessed may be explained.	The changes in documents prescribed are made on the basis of draft Model Scale of Rates.
(h).	Note no.6 (b) and (c) - Explain the reasons why import cargo delivered through inland water barges and motor vehicles used for transportation of cargo /	Import cargo delivered through barges is not levied wharfage as the cargo has already paid wharfage when landed. Motor vehicles carrying containers through Ro-Ro barges are not envisaged to pay wharfage as they are

	containers through inland water barges handled by RORO or other than by RORO system are exempted from levy of wharfage.	being carried in containers for shipment or delivery, which have to pay wharfage at the terminal.
(i).	The reasons for withdrawing the exemption in the wharfage available to items prescribed in Sl. No. 7(iii), (iv), (v), (viii) and (x) may be explained.	(i) and (j). The reasons for withdrawing the exemptions for these items are that in all cases the cargos are using the wharf facilities.
(j).	The reasons for withdrawing the 50% concessional wharfage available in Note 10 of the existing Scale of Rates to ship stores, provisions for use of ship for consumption during voyage and coal or oil for bunker of the vessel may be explained.	
(k).	The Authority had vide letter No.TAMP/84/2002-Misc dated 31 December 2008 clarified to the port that demurrage charge is applicable for cargo left in port transit shed or yards and hence cannot be made applicable to floating bodies occupying the port water. The port was, therefore, advised to file a suitable proposal for levy of tariff in respect of any floating craft/ object occupying the port waters. The proposal of the COPT is levy the demurrage charge in respect of floating crafts / bodies is not found to be in line with the advice rendered by the Authority. The COPT is, therefore, advised to propose separate rates akin to berth hire / mooring charge (like in the case sailing vessel, etc.) in respect of any floating crafts / object occupying the water front area of the port along with conditionalities, if any, governing the application of rates.	Amended and included in the Berth hire charges for other vessels under item 2.3.3 (iii).
(ii).	3.2. Demurrage Charges - 3.2.1. Free Period	
(a).	The reasons for reducing free period for salvage goods and shut out cargo (removed without being shipped) from 7/12 days applicable as per existing Scale of Rates to proposed level of 3 days may be explained. Additional income likely to accrue on account of the proposed modification may also be indicated for each of the three years 2009-10 to 2011-12.	The Port has given free period of 7 days for import cargo and 12 days for export cargo. For salvaged cargo and shut out cargo, as they have not materialized as import or export as such, a reduced free period has been proposed. The frequency of such occurrence is rare and hence the financial implication due to this change is meager.
(b).	<u>Note no. 1 (b):</u> Please confirm that the impact of the existing Note 1 (i) and the proposed note 1 (b) for reckoning free period for import cargo is the same. If not, it may be brought out separately.	The proposed change has been made to bring clarity and operational convenience.
(c).	<u>Note no.1 (d):</u> The existing note no.1 (iii) stipulating notification of salvage by receiver of wreck is dispensed with the proposed note. Please confirm that it is in compliance with relevant statutory / administrative provisions.	The proposed change has been made to bring clarity and operational convenience.

(iii).	3.2.2. Schedule of Demurrage charges																																									
(a).	In view of overall deficit position estimated by the COPT and also recognising 40% tariff increase proposed in most of the items except wharfage, the proposed reduction in the range of 89% to 92% in the Demurrage charges needs to be justified.	(a) and (b) The said reduction has been done on account of suggestions from Port users at various trade meets regarding the higher demurrage charges. Moreover demurrage does not account as a main stream of revenue, it is a penal clause for over stayed cargo after free period. Similarly the notes have also been rationalized.																																								
(b).	The note no.3 (i) in the existing Scale of Rates is explicit about the period of levy of demurrage charge on shut out cargo. Explain the reasons for deleting the said note.																																									
(iv).	3.2.3. Charges for Storage of Cargo at the specified Transit Areas on Licence Basis																																									
(a).	Indicate the prevailing tariff arrangement for storage of cargo on license basis.	The prevailing tariff for storage of cargo on license basis is being levied as per the item no. 6. 2 (I) to (VI) in the existing SOR.																																								
(b).	<p>The Authority is governed by the guidelines issued by the Government in March 2004 on Land and Water Management policy of Major Ports for fixation of lease rentals / license fee for lands of Major Ports. The lease rent with reference to allotted of land on Permanent lease / Temporary lease is covered under Chapter VI - Estate Rentals. The basis on which the land for specified transit area on licence basis is separated from estate while proposing to introduce tariff under this schedule is not clear and hence may be explained.</p> <p>Confirm whether the rates proposed to be shifted in this schedule under cargo handling activity from estate chapter is in line with the Government guidelines. Also, confirm whether the rates proposed in the schedule is in accordance with the Government guidelines of March 2004. If not, the basis of arriving at the proposed storage charge for covered / open storage area on slab-wise basis. Furnish detailed working for arriving at the proposed rate.</p>	<p>The regrouping of this item is done based on the draft model SOR. The slab wise license fee for transit area was proposed to avoid congestion in the wharf area and to discourage the overstay of cargo in such area to the detriment of other users wanting such facility. The financial implication will not be quantifiable. The proposed tariff for storage of cargo at specified transit area on license basis is for the area within the wharves or adjacent to the wharves.</p> <p>The license fee proposed at the specified transit areas of the Port is in lieu of demurrage and therefore is a promotional measure to attract cargo. It is also envisaged to effectively utilise such transit area which would otherwise remain under utilised. Therefore the licensing of transit area which is proposed at a telescopic slab rate is distinct from that of estate rentals proposed at a uniform rate.</p>																																								
(c).	Furnish average dwell time of major cargo items during the last three years and the expected average dwell time in the next three years at the existing tariff structure as well as the proposed tariff structure.	<p>The average dwell time for various cargo for the year 06-07 to 08-09 (actual) and 09-10 (estimate) for both existing and proposed tariffs are given below:</p> <p style="text-align: right;">(in days)</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Cargo</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>09-10</th><th>10-11</th><th>11-12</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>Actual</td><td></td><td>Estimate</td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>Dry Bulk</td><td>30</td><td>17.5</td><td>17.5</td><td>17.5</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>Break Bulk</td><td>16</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>Container</td><td>7</td><td>7.5</td><td>7.5</td><td>7.5</td><td></td><td></td></tr></table>	Sl. No.	Cargo	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12				Actual		Estimate			1	Dry Bulk	30	17.5	17.5	17.5			2	Break Bulk	16	15	15	15			3	Container	7	7.5	7.5	7.5		
Sl. No.	Cargo	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12																																			
			Actual		Estimate																																					
1	Dry Bulk	30	17.5	17.5	17.5																																					
2	Break Bulk	16	15	15	15																																					
3	Container	7	7.5	7.5	7.5																																					
(d).	As per the Government guidelines on Land Policy of March 2004, the license is for a maximum period of 11 months. It also stipulates that license can be renewed at the expiry of previous license period. However, each renewal of license shall be treated as fresh license. The proposed schedule does not mention about the time period of allotment of license which may be made explicit.	The licensing of transit area which is proposed at a telescopic slab rate in lieu of demurrage is distinct from that of estate rentals proposed at a uniform rate.																																								

(e).	The specified transit area on license basis is proposed to be allotted vessel-wise. In view of the provisions available in Section 60 and 61 of the MPT Act empowering the major port to dispose of the cargo beyond the specified limit, explain why the rate is to be prescribed for stay of cargo beyond 60 days.	Section 60 & 61 of the MPT Act for disposal of cargo beyond specified time limit is applicable for cargo which is lying in the transit area without the cargo owner or his agent coming forward to take delivery. This provision does not apply to cargo lying in transit area allotted on license basis for the reason that the cargo owner or his agent has applied in advance for such storage for specified periods.
(f).	The port may propose suitable penal provisions in the proposed Scale of Rate to ensure that the area allotted (vessel-wise) on license basis is vacated within the time frame of allotment.	Penal provision has been incorporated in the allotment transit area on license basis by proposing the license fee at telescopic slab rates.
(g).	Since specified transit area is proposed to be allotted vessel-wise, the port may consider to propose the unit of levy of the storage charge on per square metre per week basis instead of per square metre per month basis.	A week is too short a period of storage considering the General cargo profile of Cochin Port which displays a much higher dwell time at the Port.
(h).	The proposed condition stating the cargo stored in the specified transit area shall remain at the risk and responsibility of the owners and the agents may be substantiated with the provisions in the Major Port Trusts Act and the settled position of the law.	The cargo stored at the specified transit area on license basis shall remain at the risk and responsibility of the owners and their agents due to the fact that the licensing of transit area is done on the basis of a formal application in advance from the concerned owner or agent.
(i).	A general note no.(viii) in Schedule 1.2. states that the minimum charge recovered shall be Rs.100/- in any bill / application. That being so, separate note proposed in this schedule to levy minimum charge of Rs.1000/- per allotment is superfluous and may be deleted.	The minimum charge of Rs.1000 is proposed for each allotment only in the case of licensing of transit area. The minimum charge of Rs.1000 translates into a minimum allotted area of 20 sq.m for covered storage and 25 sq. m for open storage at the transit area at the base rate. It may be appreciated that areas less than that specified above may not be practical for allotment to various Port users.
(j).	The charge for storage of cargo at specified transit area on license fee is proposed at Rs.50 per square metre per month for covered space and Rs.40 per square metre per month for open storage upto 30 days. Beyond the stay of 30 days increasing rates are proposed for storage of cargo. Whereas the license fee proposed in the Estate Rental Chapter is Rs.45 per square metre per month for covered space and Rs.35 per square metre per month for open space for area other than that specified under transit area. The differential rate proposed at transit area / other than transit area may be justified with reference to difference in the services / facilities provided.	The transit area is located within/near the wharf premises and hence the cargo enjoys wharf facilities like safety, security, fire fighting, lighting, etc. when compared with cargo stored elsewhere. Moreover the license fee at the transit area is proposed at telescopic slab rates in order to discourage overstay of cargo at the transit area.
(k).	The note granting discretionary powers to the port to permit owners / agents to move the cargo directly from the wharf and stack it in the Port area in Willingdon Island (other than the Transit area) need to be modified by specifying the circumstances under which the owners or other agents will be allowed to move the cargo directly to such stacking area other than the transit area to have a more transparent approach.	This condition is proposed in view of the fact that the cargo owners or their agents are free to move the cargo from the wharf to an area outside with due permission of the Customs and completion of Port formalities.
(l).	The financial impact of the proposed tariff on the users may be furnished.	Financial impact of this proposed tariff will be meagre.

(m).	<p>The revenue earned from the storage facility at the existing tariff level for the same area which is now earmarked as specified transit area may be furnished for the years 2007-08 and 2008-09 indicating average stay of cargo.</p> <p>The revenue implication of the proposed rate may be furnished for the years 2009-10 to 2011-12 clearly indicating the revenue likely to be earned at the existing tariff level vis-à-vis the proposed tariff level.</p>	<p>The revenue earned for the said storage area for the years 2007-08 and 2008-09 are respectively Rs.2.47 Crores and Rs.3.83 Crores. The dwell time of the cargo is given at 5. (iv) (c) above.</p> <p>The revenue estimates for the year 2009-10 to 2011-12 at existing level of tariff is expected to be the same as above. In case of proposed tariff the estimation is not quantifiable, it may vary.</p>
6.	Chapter IV – Hire charges for port equipment	
(i).	Justify the reasons for proposing 40% increase in the hire charges for port equipment in the Schedule 4.1.1. to 4.1.4. and 4.5 since the cost statement for cargo handling activities which includes the services relating to hiring of equipment shows an average surplus position of 7% during the years 2010-11 and 2011-12.	The cost of wharf equipments for first operation has been included in the composite berth hire i.e. ship to shore in case of import and shore to ship in case of import. The charges proposed under chapter IV for these equipments are for second and subsequent operations. The second operations by these equipments are a rarity and the income out of it is very meagre. Moreover, the revised cost statement enclosed shows a deficit from 2009-10 to 2011-12.
(ii).	The hire charges prescribed for light duty mobile crane for capacity above 10 tonnes is deleted from the proposed Scale of Rates presumably. Please confirm that the cost of such assets is excluded from the gross block if it has become obsolete and the effect of the sale value, if any, realised is recognised in the cost statement.	There was no light duty mobile crane above 10 ton capacity in the Port. The same was disposed off and accounted before the last tariff period. However the rates were shown in the SOR by oversight. Hence the same was deleted.
(iii).	4.3. Charges for Floating crane & Oil Skimmer	
(a).	Furnish detailed working for rate newly proposed charge for Oil Skimmer M.V. Venad.	Oil skimmer M. V Venad is being used for Port purposes only, it will only be provided to outsiders when not in Port's use. Such occasions are very rare. Since the equipment is very old and risk involved is more we have proposed such rates for outside use.
(b).	As stated earlier, the rates for floating crane, oil skimmer may be proposed on the capacity range instead of prescribing the rates with reference to names of equipment as also advised during the last tariff revision.	The equipments are having different capacities and are used for different purposes, hence the rates cannot be proposed in capacity range.
(iv).	4.4 Weighing charges	
(a).	The existing per tonne rate for use of weighing scale and weigh bridge is proposed to be replaced with rate per vehicle i.e. for 20' / 40' trailers, Lorries, LCVs, etc. The financial impact of the proposed rate with reference to existing per tonne rate on the users may be indicated.	(a) to (c). At present COPT is not operating a weigh bridge of 60 Ton capacity. The rates have been proposed in the anticipated income to be generated from this service in near future. The proposed rates are much less as compared to the charges levied by the private operators in Willingdon Island. The estimated revenue will not be quantifiable at this stage. This may be seen as a proactive step.
(b).	The basis for arriving at the proposed rate for each type of the vehicles may be explained along with the calculations.	
(c).	The additional revenue likely to accrue to the port in view of proposed modification in weightment charges may be furnished along with calculation for each of the years 2009-10 to 2011-12.	

(v).	Notes	
(a).	The existing note stating that equipment shall be used normally within limits of the port is proposed to be deleted from note no.1. With reference to the proposed modification and note no.5 proposing to levy 200% of the respective rates for the equipment, if intended to be used for any purpose outside the port limits, please clarify whether the port is empowered under Section 42 (1) to hire the equipment outside the port limits.	The equipments will be provided to outside use only at the time of emergencies. The occurrences of such instance are rare.
(b).	The reasons for deleting the existing condition prescribed in note no.6 may be given.	It is a separate activity which involves high risk and requires skilled labour, at present the Port is not providing such services to outsiders. Hence the same has been deleted.
7.	Chapter V - Container related charges	
(i).	5.1.1. Wharfage for Containers	
(a).	Separate wharfage rate prescribed in the existing Scale of Rates for house stuffed / de-stuffed containers is proposed to be deleted. It therefore appears that wharfage on laden containers will be applicable for such category of containers. Please confirm our assumption is correct.	Containers (including house stuffed/ de-stuffed) are not handled by COPT but by IGTP in the RGCT. The assumption made is correct.
(b).	50% premium over the rate for normal containers proposed in the wharfage rate for hazardous / explosives containers is not found to be in accordance with clause 5.7.3. of the tariff guidelines which prescribes premium to the extent of 25% on handling and storage of hazardous container. The tariff for this category of containers may be modified in line with the tariff guidelines.	The wharfage rate for containers with hazardous and explosive cargo has been amended as per clause 5.7.3 of the tariff guidelines.
(ii).	The container related charges proposed in Chapter V does not include charges for handling various types of containers and other related services. If the operations at RGCT are expected to revert back to the port during this tariff validity cycle, the port may consider proposing the charges relating to container handling activity and other related services likely to be offered by the port.	COPT is not going to handle container operations.
(iii).	5.1.2. Ground Rent on Containers The notes prescribed in the existing Scale of Rates under Schedule 4.2. Ground Rent on Containers is included in the proposed Scale of Rates. The existing conditions may be incorporated in the proposed Scale of Rates under this schedule.	Necessary conditions for ground rent on containers have already been included in the proposed SOR.
(iv).	Schedule 5.2.1 to 5.2.2, 5.3 to 5.5 The port has filed a separate proposal in July 2007 for fixation of container / cargo related charges at CFS which is being processed by the Authority separately. The queries related to the said proposal will be raised separately and hence not included here.	Position Noted.

8.	Chapter VI - Miscellaneous Charges	
(i).	6.2. Charges for use of Port's Fire equipment	
(a).	The reasons for the increase in charges for use of fire tender or fire pump from Rs.350/- to Rs.8000/- per hour or part thereof may be justified with reference to increase in the cost of services provided and cost of additional services, if any, provided.	The rates for fire tender/ pump are proposed based on the total cost incurred and time consumed and also the huge risk involved.
(b).	Explain the reasons for proposing to introduce cost of consumables separately apart from the hire charge of fire tender / fire pump. Confirm and show that the hire charge proposed for fire tender/ fire pump does not include the cost of consumable.	Cost of consumables varies from case to case basis. Prior estimation of the same is not possible hence it is proposed separately.
(ii).	6.3. Supply of water to the vessels by licensed agencies through Tankers	
(a).	The port may clarify whether the tariff proposed in this schedule flows from the provision stipulated in 7.2. of the tariff guidelines.	Since there is a shortage of fresh water supply, the Port is not able to meet the demand of its users. The users directly make arrangements with private supplier through tankers. The Port is only permitting the tankers to enter port area on request of the users. It is a permit fee only.
(b).	Clarify whether the rate proposed is for supply of water to vessels or it is a license fee for permitting the tankers for supply of water to vessels. If the rate proposed is a license fee for the tanker, clarify why the rate for supply of water is not proposed to be regulated as per clause 7.2. of the tariff guidelines. As stated earlier, port may initiate action in terms of the said clause stipulated in the tariff guidelines.	It is only a permit fee proposed for the tanker. The supply of fresh water by the tankers to the vessels is not a regular activity. This is done only when there is a demand of fresh water by the vessels. As such this activity does not come under the purview of clause 7.2 of the guidelines.
(c).	If the rate proposed in the schedule is with reference to service offered by authorised agencies for supply of water to vessels, then please furnish details of actual cost of procurement of water and other associated cost incurred by such authorised service provider during the last two years 2007-08 and 2008-09 to justify the rate proposed for supply of water to vessels.	The arrangement is between the vessel agent and the tanker operators, as such no such data is available in the Port.
(d).	Furnish detailed calculation of cost of services to justify the proposed rate of Rs.200/- per tanker.	The rate proposed is only a nominal fee.
(e).	Clarify why the unit of levy is proposed on "per tanker" basis and not on the basis of consumption say "per 1000 litre" basis.	The rate has been proposed as a permit fee for the tanker.
(iii).	6.4. Charges for issue of wharf entry permits to authorised visitors	
(a).	To which category of user the biometric card will be issued at the proposed charge of Rs.200/- may be made explicit.	(a) and (b) A detailed revised proposal is included under this item.
(b).	There is no clause for renewal of entry permit. Does it mean the proposed charge of Rs.200/- per biometric card will be charged each time after its expiry. Please make the provisions explicit in this regard in the proposed Scale of Rates.	

(iv).	6.5. Embarkation and disembarkation charges for international passengers in cruise vessels	
(a).	Explain the basis of arriving at the proposed rate for embarkation / disembarkation of passenger.	(a) and (b). The proposed rate is only a transit fee for using the wharf area by the international passengers from the cruise vessels for the purpose of temporary landing and boarding. The estimated income will depend on the number of passengers embarked/ disembarked from the vessel.
(b).	Furnish the additional income likely to accrue at the proposed tariff level for the years 2007-08 to 2009-10.	
(v).	6.6. Way leave charges/license fees, for laying pipeline/cable passing through the port premises	
	As already stated earlier, the Authority is governed by the guidelines issued by the Government in March 2004 for fixation of lease rent. The Authority in the various Orders has held that way leave charges is to be prescribed at par with lease rent applicable for respective land of the Major Port Trusts. The port was, in this context, requested to confirm compliance with land policy 2004 with reference to its proposal for levy of charges for laying TV and telephone charges. The COPT has, however, not furnished clarification to this point. The COPT is again requested to clarify whether the way leave charges / licence fees prescribed in this schedule will be governed by the land policy issued by the Government in March 2004.	Though, port has stated that a detailed reply has been furnished, the reply to the query raised is not furnished.
(vi).	6.9. Charges for Erecting Hoardings	
(a).	The basis for proposing 78% to 257% increase in the charges for erecting hoardings may be justified with reference to increase in the cost of service provided.	(a) and (b) The increase proposed is based on the periodic field survey and supervision cost incurred by the Port.
(b).	Explain the reasons for increasing the security deposit from existing fixed amount of Rs.2500/- to one years charge applicable for respective hoarding.	
(vii).	6.10. Passenger launches	
(a).	The circumstance requiring the port to introduce the proposed tariff may be explained.	(a) and (d). Passenger launches are plying in the channels maintained by the Port. Port has incurred a huge capital investment as well as recurring cost for maintaining such channels. Hence the proposed charges is as a nominal user fee.
(b).	The services offered by the port for the proposed tariff may be indicated.	
(c).	The basis for arriving at the proposed rate of Rs.2000/- per launch per day may be furnished along with detailed calculation of cost for providing the service.	
(d).	Any particular user / user association offering passenger launch service offered at the port who need to be consulted on this tariff item may be indicated.	
(viii).	6.11. Penalty charges for VCN cancellation Explain the basis for arriving at the proposed rate of Rs.500 per VCN cancellation.	In the case of VCN cancellation the Port has to re-schedule the whole berthing plan of the vessel calling at the Port. Hence for discouraging this instances, the said rate as a penal clause is proposed.
(ix).	6.13. License fee for the use of port's bunks	
(a).	The existing Scale of Rates prescribes separate rate for old bunks and new	The rates proposed are to make the tariff rational, standard and uniform. The case mentioned in the query

	bunks for different sizes. Explain the reasons for removing such distinction between old and new bunks in the proposed Scale of Rates.	has been dismissed by the Hon. High Court of Kerala.
(b).	The basis for arriving at the proposed license fees for port bunks measuring 2.5 M x 1.5 M may be explained in the light of the fact that the existing Scale of Rates prescribes different set of rates for similar size of old / new bunks.	
(c).	The COPT during the last tariff Order had stated that the license fee for dues of port old bunks measuring 3.0 M x 2.5 M was under litigation in the Hon'ble High Court of Kerala and the case is pending. The current status of the court case in this regard may be intimated.	
(x).	6.14. License fees for jetties, piers etc.	
(a).	The existing Scale of Rates prescribes two separate license fees for jetties and piers and boatpen. Explain the reasons for clubbing these two items and proposing a uniform rate.	The usage for jetties, piers and boatpen are the same. Hence as a part of standardisation and simplification of the SOR the items has been clubbed.
(b).	The substantial hike proposed in the license fees for jetties, piers and boatpen from existing Rs.800 / 335 per unit per annum to Rs.7500 per unit per annum may be justified with reference to increase in the cost of service provided. Likewise, substantial hike proposed in slipways and inspection fees may also be justified.	The port has incurred a huge amount for capital as well as maintenance dredging and other expenditure like marine survey to maintain the channels to ensure a smooth flow of vessel movements. The private operators are constructing jetties, piers and boatpen in the dredged channel. The proposed rate is in lieu of user fee of the channel.
(c).	The port while processing the last general revision proposal had submitted that the license fees for jetties/ piers are not governed by the land policy guidelines issued by the Government. In view of this, the proposed note about 2% annual escalation in the rate may be deleted since this annual escalation clause in license fees is relevant only in case of license fee / lease rental governed by the land policy guidelines issued by the Government.	The necessary amendment has been made in the revised proposed SOR.
(xi).	6.16 Toll Charges Explain the basis for proposing toll charges for prime movers and chassis, cranes, pay loaders, which are new entries in the proposed Scale of Rates.	Toll charges are being collected by the Port Trust as user fee. Roads in Willingdon Island are being widened, upgraded and maintained periodically by the Port after incurring a huge investment for smooth and safe flow of vehicles. The cost has to be recovered from the vehicles using these roads depending upon the capacity of the vehicle. Hence a different tariff has been proposed for different categories of vehicles.
9.	Chapter VII - Estate Rentals The port has filed a separate proposal for revision of estate rentals. The port has already been advised vide letter No.TAMP/33/2007-COPT dated 8 May 2008 to reassess their market values under various options prescribed in the Government guidelines and derive lease rentals based on the valuation which is most beneficial to it. The port is advised to furnish the requisite information sought	The port had submitted a separate proposal for revision of estate rentals to TAMP complying with the Land Policy for Major Ports dated 08/03/2004. The proposal has been turned down by the TAMP and advised the port to submit a fresh proposal after reassessing the market value under various options prescribed in the Land Policy Guidelines and to derive estate rentals based on the valuation. The port has taken lot of efforts to obtain the market value as per various options given in the policy. As required in the policy, the Kerala State Government's Ready reckoner is not published. The registered price of land in the port

in the said letter which will be considered while processing the proposal of COPT for revision of estate rentals. The proposal filed by the COPT for revision of lease rental will be processed separately following the Government guidelines and hence will not form part of the general revision proposal.

vicinity for the last three years has not been published by the Revenue Divisional Office, Cochin, Kerala. The port has attempted to tender the Port land periodically but the response received is poor.

Hence the Port has appointed an approved valuer for this purpose. The approved valuer after thorough examination has submitted an interim report for the market value of land at Puthuvyppeen, Vallarpadam, Bolgatty etc. on 6 July 2009. Based on the report, the port has submitted a separate proposal for those areas on 17 August 2009. The valuer has requested for extension of time to submit the final proposal for the whole Port Land. It has, therefore, requested to approve port's original proposal submitted for estate rentals vide our letter dated 4th June 2007.

Now the port is levying lease rentals as per existing SOR including the annual escalations. The port may be allowed to continue with the same rentals upto 31st March 2010. In mean time the port will be able to submit the fresh proposal based on the valuer's final report.

8.1. Subsequently, the COPT vide email dated 11 December 2009 has further corrected the cost statements with reference to depreciation and management and general overhead and has furnished revised cost statements, main activity-wise / sub activity-wise cost statements and reconciliation statement.

8.2. To summarise, the main modifications made by the COPT in the cost statements are given below:

- (i). The traffic, income, expenditure and capital employed for the years 2008-09 is updated based on 2008-09 actuals. The estimates for the subsequent years 2009-10 to 2011-12 are also modified.
- (ii). The traffic for the years 2010-11 and 2011-12 are estimated at 15.70 million tonnes and 15.76 million tonnes in the revised cost statement as against 14.28 million tonnes and 14.30 million tonnes estimated in the original proposal.
- (iii). The surplus / deficit position reflected in the revised cost statements submitted by the COPT at the existing tariff is given below:

Sl. No.	Activities / sub-activities	Surplus/deficit 2009-10		Surplus/deficit 2010-11		Surplus/deficit 2011-12	
		(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs)	% of income	(Rs. in lakhs)	% of income
1.	Port as a whole	-13938	-68.68%	-24871	-131.36%	-25422	-132.22%
2.	Cargo handling activity *	-640	-8%	-322	-4%	-322	4%
	(i). Coal & others	-1397	-54%	-1704	-68%	-1783	-71%
	(ii). POL	970	20%	1619	39%	1719	41%
	(iii). Fertilizer	-214	-4%	-237	-48%	-258	-52%
3.	Vessel related activity *	-12265	-156%	-21754	-261%	-22069	-256%
	(i). Port dues	-1455	-112%	-4981	-346%	-5007	-335%
	(ii). Pilotage	-4414	-126%	-4655	-116%	-4814	-111%
	(iii). Berth hire	-4829	-386%	-8803	-699%	-8932	-683%
4.	Estate	-1032	-22%	-2794	-82%	-3031	-89%

(* Sum of the individual sub-activities under vessel related activity do not match with figures estimated in the main vessel related activity.)

8.3. Some of the major modifications made by the COPT in the revised proposed Scale of Rates vis-à-vis the Scale of Rates proposed in the original proposal are summarised below:

- (i). Separate port dues have been proposed for crude oil tanker to be handled at SBM and STS and for container vessels at International Container Transhipment Terminal.
- (ii). Similarly pilotage fees, shifting charges and berth hire are also proposed separately for vessels to be handled at SBM and STS, container vessels at ICTT, container vessels at RGCT and other vessels. Such a differential tariff was not part of the original proposed Scale of Rates.
- (iii). The port has indicated the actual traffic handled at SBM and submitted that the traffic and GRT of vessel estimated given by the BPCL – KRL as given below is considered in the cost statement submitted for arriving revised rate for pilotage fee and pull back service.

Sl. No.	Particulars	Actuals		Estimates		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
A.	Vessel Traffic (Nos.)					
	(i). Coastal	7	36	44	44	44
	(ii). Foreign	17	45	34	40	40
	Total	24	81	78	84	84
B.	Size (GRT)					
	(i). Coastal	278908	1420358	1628000	1628000	1628000
	(ii). Foreign	1270125	3896898	3510000	4535000	4535000
	Total	1549033	5317256	5138000	6163000	6163000
C.	Pull Back Operation (hrs.)					
	(i). Coastal	189	1029	1179	1179	1179
	(ii). Foreign	719	1720	1549	2002	2002
	Total	908	2749	2729	3181	3181

The proposed pull back charge for SBM operation is revised to US \$ 601.25 for foreign going vessel as against US \$ 560.25 per tug hour or part thereof proposed in the original proposal. Based on the cost of operation, the pilotage fee for SBM is arrived at US\$0.302 per GRT for foreign going vessel which is taken as the base and proposed for vessels above 60000 GRT. For the previous two slabs, the base rate arrived at US \$ 0.302 is escalated by the port.

- (iv). Pilotage fee for dredger other than for port dredging is proposed at Rs.11200 per 8 hours as against Rs 12000 per 8 hours proposed by the port in the original proposal.
- (v). The schedule relating to charges for issue of wharf entry permits to authorised visitors proposed earlier is completely modified. It has subsequently submitted vide letter dated 20 January 2010 forwarded a copy of the Minutes of the meeting with port users held on 22 December 2009 with reference to the new rates proposed by it. It has stated that most of the users have agreed with the new system and the rates proposed therein excepted for few users who observed that the annual fee of Rs.300/- is relatively high. The port has clarified in the meeting that the proposed rate is quite reasonable and minimal even though port is including huge expenses to meet these security requirements. The representatives of the port users requested to postpone the implementation of new system for one more month i.e. till 1 February 2010 while extending the validity of the existing passes. Since the validity of the wharf entry pass expired on 31 December 2009, the port complying with the provisions of Clause 2.17 of the guidelines has proposed to collect the rates on advalorem basis from 1 February 2010, pending approval of TAMP.

9. The COPT has vide email dated 21 December 2009 explained the main reasons for variations observed between the estimates considered in the last tariff Order and actuals for the years 2007-08 and 2008-09 which is summarised below:

- (i). While preparing the estimates for the years 2007-08 and 2008-09 in the last tariff revision, a five percent increase on the 2006-07 figures were considered. In addition to that, the cost of shore labour and cost of shore cranes etc. were included in the cargo handling activity. But in the actuals of 2007-08 & 2008-09, these costs were allocated to Berth Hire charges.
- (ii). The estimated cost of maintenance dredging considered in the last tariff revision was Rs.3805 lakhs and Rs.3957 lakhs for the years 2007-08 and 2008-09 respectively. However, the actual cost has increased to Rs.4418 lakhs and Rs.5058 lakhs respectively.
- (iii). Salaries and wages has shown an increase in 2007-08 and 2008-09 on account of 50% merger of DA, periodical VDA increase and provision made for ongoing wage revision settlement 2007-08.
- (iv). The cost estimated for GHD Nehru Shatabdi was Rs.5 crores, which has increased to Rs.8.57 crores in 2007-08 and Rs.7.31 crores in 2008-09.
- (v). The estimates for 2007-08 and 2008-09 did not include hire charges of tug for SBM operations as it was not envisaged. The actuals include hire charges of tug and cost of fuel etc. to the tune of Rs.6 crores and Rs.12 crores for the years 2007-08 and 2008-09 respectively.
- (vi). Cost of electricity and administration and general expenses were not included in the estimates of estate rentals for the year 2007-08 and 2008-09. Actuals include Rs.13.70 crores and Rs.16.83 crores respectively in the Estate Rentals.
- (vii). Subsequently, the COPT vide email dated 13 January 2010 further explained the following reasons for the difference in the estimates vis-à-vis the actuals for the years 2007-08 and 2008-09:
 - (a). The reduction in income is due to the reduction in wharfage rate from Rs.65/- per ton to Rs.25/- per ton due to the commissioning of the SPM on 3rd December 2007.

Year	Quantity (ton)	Difference in Rate (Rs.)	Amt in lakhs (Rs.)
2007-08	2325000	40	930.00
2008-09	7276000	40	2910.40

- (b). The total maintenance dredging cost and salary estimated and actually incurred for the years 2007-08 & 2008-09 is as follows:-

Particulars	Estimate		Actual		Increase	
	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
1. Maint. Dred.	2496	2596	4418	5058	1922	2462
2. Salary	7227	7118	8316	8023	1089	905

10.1. The COPT has subsequently vide letter dated 21 December 2009 requested that the fee for issue of duplicate Biometric Card in event of loss proposed at items no.9 Chapter - VI of the revised proposed Scale of Rates submitted vide its letter dated 30 October 2009 may be amended as Rs.1000 per person instead of Rs.300 per person.

10.2. The COPT vide letter dated 8 January 2010 has requested that the tariff proposed for embarkation / disembarkation passengers from cruise vessels proposed at Rs.100 per person in the original proposal may be modified which was subsequently further modified by the COPT vide letter dated 14 January 2010. As per the modified proposal, the COPT has requested to insert

the following Section as 6.5 under Chapter VI Miscellaneous Charges in place of the original proposal:

"6.5 ... Passenger Fee and Security Cess for Passengers of Cruise Ships

Sr. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
(i).	All Passengers	per person	100
(ii).	Passengers involving checking and baggage examination / screening by the port	per person	200

The additional income anticipated as per COPT letter dated 8 January 2010 out of the passenger fee will be around Rs.32 lakhs (approx.) at the existing level of cruise passenger traffic, which will help the port to cover the financial deficit faced by the port to some extent.

The port has clarified that the above item is included in the Scale of Rates to cover the expenditure incurred due to the deployment of additional CISF personnel for checking the passengers and baggage as well as for round the clock water-side patrolling and in the current scenario of various kinds of threats faced by the strategic locations in the country.

10.3. The port has subsequently vide email dated 8 January 2010, furnished an analysis of slabwise (i.e. two / three tier) berth hire rate based on the 2008-09 data for consideration instead of single tier rate proposed in its Scale of Rates earlier. In the working, the existing first three slabs are clubbed into one slab i.e. upto 15000 GRT. The vessels in the range of 15001 to 30000 GRT is considered as the second slab. The third slab is vessels above 30000 GRT which covers the existing last two slabs i.e. vessels of 30001 GRT to 60000 and vessels above 60000 GRT. The average GRT and average stay for a vessel and the existing berth hire rate of the relevant slabs are taken as the base for arriving at the average berth hire rate which is increased by 40% to arrive at the proposed rate. The calculation furnished by the port is selective for each category of vessel and not based on the entire vessel traffic that called at the port in the year 2008-09. The port has vide email dated 11 February 2010 stated that there is no stream mooring at the port. The proposed Scale of Rates includes the rate only because it is there in the existing Scale of Rates.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges.

- (i). The validity of the revised Scale of Rates of Cochin Port Trust (COPT) approved by this Authority vide its Order No.TAMP/63/2005-COPT dated 25 January 2007 was till 31 March 2009 which has been extended a couple of times at the request made by the port and the last extension allowed was upto 31 December 2009. The proposal filed by the COPT is mainly to cover part of the huge deficit assessed by the port.
- (ii). As brought out earlier, the port has taken almost five months to furnish the additional information / clarifications required on its proposal and has attributed the delay to new integrated ERP programme implemented at the port. Even the information / clarifications furnished by the port vide its letter dated 28 October 2009 did not comprehensively address all the points. The port has subsequently in piecemeal on seven different occasions, the last being on 19 January 2010, furnished additional information/ clarification to various points. The COPT has furnished final revised cost statement vide its letter dated 11 December 2009. The revised cost statement filed by the COPT dated 11 December 2009 along with the information/ clarifications submitted by the port during the processing of the case is taken into consideration for the analysis.
- (iii). Before proceeding ahead, it is relevant to mention that the aggregate of the figures in the individual vessel related sub-activities do not match with the estimates furnished by the port in the relevant activity-wise cost statement.

Despite a specific advice rendered, the port has not rectified the mismatch while filing the revised cost statements. As the sub-activity-wise cost statements cannot be relied upon in view of the mismatch, the cost statements furnished for the main activity is only considered. In any case this will not have any significant impact on the final decision of tariff increase as the port has proposed tariff increase to cover only part of the total revenue deficit.

- (iv). (a). The actual traffic handled by the port in the year 2008-09 (excluding the container traffic handled by India Gateway Terminal Private Limited) is reported at 11.97 million tonnes. The traffic projections for the subsequent years is accordingly revised by the port to 13.75 million tonnes for the year 2009-10, 15.70 million tonnes in 2010-11 and 15.76 million tonnes in 2011-12.

When sought to explain the reasons for estimating the traffic (i.e. 13.75 MT) for the year 2009-10 lower than the annual cargo traffic (14.90 million tonnes) fixed by the Department of Shipping, the port has clarified that the targets set by the Ministry cannot be achievable under the prevailing circumstances and, therefore, the port has realistically reassessed the position based on the actual cargo traffic handled in the previous years, hinterland demand and supply, information received from trade meet and specific representation by the users for bringing new and / or additional cargo to the port etc. Relying on the clarification furnished by the port and recognising the estimates are as per the Budget Estimates for the year 2009-10 reckoning 14.87% growth in traffic over the actuals of the previous year 2008-09, the traffic estimated by the port for the year 2009-10 is considered.

- (b). The India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) is likely to handover the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) to the port on 31 March 2010 and migrate to Vallarpadam as reported by the COPT. Whilst the port has included the capacity on account of RGCT reverting to the port, the additional traffic on this account is not considered in the traffic estimation. The berths and the backup area of RGCT are likely to be used for import of general cargo like coal, iron scrap etc., which are now handled in low draft berths and port expects to accommodate higher capacity general bulk cargo vessels. The port has, however, expressed its inability to quantify the exact cargo volume to be handled at RGCT once vacated by IGTPL.

The port has confirmed that the additional volume on commissioning of the reconstructed North Coal Berth and Mattancherry wharf are considered in the traffic estimation. The traffic growth estimated is 14.18% in the year 2010-11 and an insignificant increase of 0.38% in the year 2011-12 over the estimates of the respective previous years.

The traffic projections as furnished by COPT for the years 2009-10 to 2011-12 are considered in this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the COPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

- (v). The port has not furnished detailed item-wise computation of income with reference to the prevailing tariff. It has, however, furnished break-up of income from cargo handling activity, vessel related activity and estate activity. The income from vessel related activity in the year 2009-10 is estimated to reduce to Rs.78.60 crores as against Rs.80.10 crores earned in the 2008-09 despite the anticipated traffic growth of 14.87%. One of reasons for reduction in the estimated income for the year 2009-10 is reduction in the income from hire of dredger Nehru Shatabdi which was Rs.10.11 crores lakhs in the year 2008-09 to Rs.5.50 crores due to the anticipated decrease in demand. Another reason cited by the port is reduction in income from pilotage services in respect of vessels calling at Single Point Mooring (SPM) due to the port's modified proposal which was approved by

this Authority vide its Order dated 17 December 2008. The income estimates as furnished by the COPT are considered subject to the following modifications and observations:

- (a). The estimated income from tug hire for pull back operations at SPM for the year 2009-10 does not appear to be based on the rate approved by this Authority in its Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008. The income estimation for the year 2009-10 is suitably modified in line with the approved tariff.
- (b). The port has not indicated the exchange rate adopted for estimation the income from vessel related charges denominated in dollar terms, despite a specific request made. The port has made a general statement that the vessel related income for the years 2009-10 to 2011-12 are projected based on the actual income and vessel traffic for the year 2008-09 and the vessel traffic projections for the respective years. The general approach adopted by this Authority is to update the dollar denominated vessel related income with reference to the exchange rate prevailing at the time of finalisation of tariff cases. The exchange rate of 1 US dollar during the year 2008-09 is found to be varying in the range of Rs.39/- to Rs.50/-. The average comes to around Rs.45.91 which is comparable to the exchange rate of 1 US \$ = Rs.45.735 prevailing at the time of the analysis. Since the variation is not found to be significant, the estimated vessel related income furnished by the COPT is considered without any adjustment for exchange rate.
- (c). The income from cargo handling activity is estimated to reduce by around Rs.6.44 crores in the year 2010-11 in comparison to the income estimated for the year 2009-10 despite the anticipated traffic growth of 14.18%. The port has attributed the reduction in the income of Rs.6.5 crores to reduction in wharfage income on account of waiver of wharfage for back loading cargo volume to the tune of 1 million tonne as a trade promotional measure and reduction of Rs.87 lakhs from CFS service owing to the shifting of container operations from RGCT to International Container Transshipment Terminal by the IGTPL.

It is found that the traffic projections of 12.5 Million Tonnes of Crude oil does not include the 1 Metric Million Tonnes (MMT) of back loading cargo. The income from Crude oil is stated to accrue from 9 MT crude oil at SBM (i.e. excluding 1 MMT back loading of cargo) plus 3.5 MMT POL products at port's berth. The wharfage income for the crude based on the traffic break up furnished by the port works out to Rs.45.25 crores as against Rs.41.74 crores estimated by the COPT. The income estimation from cargo handling activity in the year 2010-11 is modified reckoning the differential income of Rs.3.51 crores understated by the COPT. Similar adjustment is done for the year 2011-12 as well.

- (vi). Reportedly, the port is a deemed Licensee under Electricity Act 2003 and has powers to purchase and distribute electricity with a minimum margin. The Kerala State Electricity Regulatory Commission (KSERC) determines electricity tariff taking into consideration the relevant revenue and cost elements. During the last tariff revision, the revenue earned, expenditure / overhead charges and the relevant net block pertaining to the electricity supplied to outsiders were rightly excluded from the cost statements by the port. Similar adjustments are, however, not done in the current tariff revision exercise. When pointed out, the port has expressed inability to segregate the electricity distribution activity from the core activities citing that no separate accounts are maintained. It is difficult to appreciate the problems faced by the port as the port itself carried out such segregation during the last tariff revision and also the port has claimed submission of separate profitability statements for this activity to Kerala State Electricity Regulatory Commission (KSERC).

In our analysis, the income from electricity distribution and the electricity expenses stated to have been shown under the Estate activity are excluded for the past period 2006-07 to 2008-09 and in the estimates for the years 2009-10 to 2011-12. The net fixed assets relating to the electricity distribution activity indicated by the COPT is also excluded for the corresponding period. This adjustment is done in the estate activity cost statement and also in the consolidated position.

Subject to the above modification, the income estimates furnished by the COPT are relied upon in this analysis except with reference to revenue share income which is explained in the subsequent paragraphs. If, however, it is observed at the time of the next review that the actual income varies substantially from the estimations considered herein, the advantage accrued on account of such wrong estimation will be set off in future tariff revision / review as per the Tariff guidelines.

- (vii). (a). The COPT receives revenue share from the private operator IGTPPL. The actual revenue share received in the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 is reported at Rs.19.09 crores, Rs.24.38 crores and Rs.23.52 crores respectively. The projections made for the subsequent years are Rs.26.00 crores in 2009-10, Rs.43.16 crores in 2010-11 and Rs.53.09 crores in 2011-12.
- (b). As per the clause 2.8.3. of the guidelines for tariff fixation, the revenue share / royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour, if any, and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years.
- (c). Thus, tariff guidelines allow 50% of the revenue share receivable by the port trusts to be added as part of revenue of the port to offset regular expenses. It places a minimum level of 50% to be transferred to the Escrow Account to meet the capex of the port for development of port infrastructure.

At Cochin Port Trust, the container handling activity was one of the major revenue earning activities. The transfer of container operations i.e. Rajiv Gandhi Container Terminal to the Private Operator IGTPPL in the year 2005-06 had a significant financial impact in the cargo handling activity and also on the overall financial position of the port. During the last tariff revision, part of the revenue share (44%) receivable from the IGTPPL was, therefore, added as general revenue under the general cargo activity to primarily to cross subsidise and the balance was taken to have been set aside in the Escrow Account to meet the capital expenditure over the next five years period.

Though the RGCT operation is expected to revert to the port in April 2010, the port does not expect to handle any container at the said berth. Further, the major cargo share contributed by POL is shifted from port's jetty to Single Point Mooring since December 2007 for which a reduced wharfage rate is agreed between both the parties. As rightly stated by the port also, the shift in the manner of handling major commodities, through privatisation or otherwise has a significant impact in the revenue stream from the cargo handling activity. That being so, as was done in the last occasion, 50% of the revenue share after meeting the cost of surplus labour is treated as revenue under the cargo handling activity for each of the years 2009-10 to 2011-12.

- (d). The tariff guidelines envisage utilisation of atleast 50% revenue share within five years period to meet the capital expenditure of the port for infrastructure and modernisation. The port has not maintained any separate Escrow Account but reportedly utilised the entire revenue share receipts to meet the capital expenditure incurred in the past period. Given

this position, it will be a notional exercise to book transfer of the revenue share to the escrow account for the past period. That being so, and recognising the deficit position reported during the years 2007-08 and 2008-09, the balance revenue share after transfer of part of it to the cargo activity towards cross subsidisation is taken to have been applied towards capital expenditure of the port. Return on capital employed is not allowed on the capital expenditure met out of the revenue share. The summarised position of total actual revenue share receipts from IGTPPL since commencement of its operations at the RGCT and the treatment given in the cost statement is explained hereunder:

	(Rs. in lakhs)
(i). Total Revenue Share receipts from 2005-06 to 2008-09	8314.17
(ii). 44% Part of Revenue share treated as revenue under general cargo handling activity	3658.23
(iii). Balance revenue Share considered towards capital expenditure incurred by the port during the years 2007-08 to 2008-09	4655.94

It is noteworthy that a total capital expenditure of Rs.6461.98 lakhs was incurred by the port during the relevant period.

- (e). For the future period also, the port has proposed to utilise the entire revenue share after covering the cost of surplus labour to meet the capital expenditure of the port. It has not indicated the details of capex to be funded from the revenue share nor made suitable adjustments while allowing return on capital employed.

Of the total estimated capital expenses of Rs.610 crores for the period from 2009-10 to 2011-12, Rs.381 crores is the estimated outlay for the capital dredging for ICTT. The capital expenditure for the project is being funded by the Government to the extent of Rs.297.42 crores by way of grant-in-aid. This may be due to the absence of internal resources available with the Port Trust and perhaps with the intention of not burdening the users with the effect of high cost of external borrowings to finance the project. In line with the Government's decision to fund major part of the capital dredging cost and recognising that the increase estimated in the maintenance dredging during the years 2009-10 to 2011-12 is mainly to increase / maintain the draft required for the main line container vessels at ICCT (for IGTPPL), it will not be unreasonable if the increased maintenance dredging cost is met from the balance share of revenue share receipts from the IGTPPL. Such an adjustment will also ensure that the vessels other than the container vessels calling at ICTT are not unduly burdened with the cost of maintaining the channel for Vallarpadam.

In view of the position explained above, 50% of the revenue share after meeting the cost of surplus labour is treated as the revenue under cargo handling activity the balance 50% is deployed to partly meet the maintenance dredging cost under the vessel related activity for the years 2009-10 to 2011-12.

- (f). The revenue share estimated by the port for the years 2009-10 is Rs.26 crores as per the Budget Estimates. The estimation of revenue share for the year 2009-10 based on the income projected for RGCT operations as per Order No.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009 works out to Rs.30.15 crores which is considered in this analysis instead of Rs.26 crores estimated by the COPT.

The traffic and income from the years 2010 onward is projected on calendar year basis by the IGTPPL. This point is, however, not recognised by the port while estimating the revenue share. Further, the gross

revenue of the IGTPPL considered by the COPT for the years 2010-11 to 2011-12 does not match with the gross revenue estimated in the Order passed on 17 December 2008. The revenue share receivable by the COPT for the years 2010-11 and 2011-12 is, therefore, estimated at 33.3% of the gross revenue estimated in the tariff Order of IGTPPL with suitable adjustments for financial year based cycle. The revenue share thus estimated is Rs.74.83 crores and Rs.93.73 crores for the years 2010-11 and 2011-12 respectively.

- (g). The tariff guidelines require that the revenue share receipts should be first utilised to meet the cost of surplus labour. The port has confirmed that there is no surplus labour in the year 2009-10. The port anticipates 318 employees will be in surplus from 1 April 2010 when the IGTPPL shifts its operations to ICTT. The cost of surplus manpower estimated by the port at Rs.1113 lakhs in 2010-11 and Rs.1312.5 lakhs in the year 2011-12 is after providing for wage revision. The estimation of man power surplus by the COPT is considered except modifying the estimates for the year 2011-12 restricting the annual escalation at 5.8% over the estimates of the previous year.

The sum of revenue share receivable for the years 2009-10 to 2011-12 and its application considered in the cost statement are tabulated below:

(Rs. in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	Estimates considered by COPT (Total for the years 2009-10 to 2011-12)	Estimates modified by TAMP (Total for the years 2009-10 to 2011-12)
(i).	Revenue share received from IGTPPL	12225.86	19872.20
(ii).	Less: Cost of surplus labour	2425.50	2290.55
(iii).	Balance revenue share after meeting cost of surplus labour [(i) – (ii)]	9800.36	17581.65
(iv).	50% revenue share considered as revenue under cargo handling activity	The port has said the entire revenue share will be deployed to meet capex, however, it has not adjusted the return to that extent	8790.82
(v).	50% revenue considered to meet the incremental cost in maintenance dredging		8790.82

- (viii). (a). As per clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005, expenditure is to be projected in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI considered for the tariff revision exercise in the year 2009-10 is 5.8%.
- (b). The total operating expenditure and the management and general overheads (excluding depreciation and electricity charges under estate activity) for the year 2009-10 estimated by COPT as per the Budget Estimates is Rs.21745 lakhs as against the actual expenditure of Rs.17069 reported in the previous financial year 2008-09. The increase in the expenditure is mainly attributable to increase estimated in the salaries and wage cost due to expected wage revision for which no provision was made in the accounts for 2008-09 and increase in maintenance dredging cost apart from the usual annual escalation in the cost. The port has stated that the impact of wage revision is estimated at 23% in the 2009-10

estimates. It has not furnished detailed computation in this regard nor indicated the impact of wage revision separately in absolute terms.

The cost estimates furnished by the COPT for the year 2009-10 is to be tested with reference to the total actual cost reported for the year 2008-09 as the base. The total operating cost and overheads (excluding depreciation) for the year 2009-10 after considering the impact of wage revision at 15% of the total salaries and wage cost reported in 2008-09 (as done while revising the tariff of other major ports such as Tuticorin Port Trust, New Mangalore Port Trust), increase in repairs and maintenance on the additions to the gross block proposed to be deployed in the year 2009-10, impact of increase in fuel cost due to growth in traffic with annual escalation in cost @ 5.8% and allowances for higher level of expenses under specified heads like dredging, fuel, etc. works out to Rs.20441 lakhs as against Rs.21745 lakhs estimated by the COPT. Therefore, the estimation of fuel, other costs and management and general overhead estimated by the COPT are moderated restricting the annual escalation in cost at 5.8% and modified total cost is Rs.20441 lakhs.

- (c). The estimation of dredging cost of Rs.6300 lakhs in the year 2009-10 is substantiated with a copy of the work Order issued by the port. The port has allocated part of the maintenance dredging cost to POL (cargo handling) activity in the years 2009-10 to 2011-12.

During the last tariff review part of the maintenance dredging cost considered under the POL cargo handling activity was allowed keeping in view the fact that large size oil vessels requiring deep draft were being handled at the port's jetty. Since many vessel related rates are common, if the cost of maintaining the channel was fully loaded to vessel related activity, the smaller size vessels would have to bear an undue tariff burden. The major part of POL handling is now shifted from the port's jetty to the SPM operated by the BPCL-KRL for which separate tariff structure is allowed and hence it is not found necessary in the present scenario to continue to allocate part of the maintenance dredging cost to the POL handling activity. Further, it is not a general practice adopted to allocate dredging expenses to cargo handling activity. The activity-wise cost statement is, therefore, suitably modified considering the entire maintenance dredging cost under the vessel related activity. Though the entire maintenance dredging cost is considered under the vessel related activity, for the reasons explained in earlier analysis 50% of the revenue share is considered to meet the incremental cost in maintenance dredging.

The dry dock expenses estimated for the year 2009-10 for dredger Nehru Shatabdi and Floating Crane Periyar has been amortised and spread over four years and three years respectively in a separate case relating to another proposal filed by the port for revision of hire charge of hire charge of these equipment. Return is also allowed in the un-amortised portion of dry dock expense of 16%. The effect of this adjustment is considered in the general revision proposal also. The total operating cost plus management and general overheads (excluding the depreciation), after adjustment of part of the revenue share considered to meet the maintenance dredging cost, amortisation of part of dry dock expenses works out to Rs.19109 lakhs in the year 2009-10.

- (d). The estimate of operating cost and management and general overheads for the years 2010-11 and 2011-12 are tested with reference to the modified estimates of 2009-10. The other expenses and management and general overhead are modified to the extent they are estimated beyond the stated level of annual escalation of 5.8%. The estimated fuel cost is modified with reference to traffic growth allowing annual escalation @ 5.8% as against 5% assumed by the COPT. The total operating cost

and management and general overheads considered in the analysis after adjustment of the revenue share to meet the part of maintenance dredging cost and amortisation of part of dry docking expenses is Rs.20835 lakhs in the year 2010-11 (COPT estimates Rs.27873 lakhs) and Rs.21866 lakhs in 2011-12 (COPT estimates Rs.28703 lakhs).

- (e). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines requires depreciation to be calculated on straight-line method following the life norms adopted as per the Companies Act. The depreciation on assets is calculated by the port on straight-line method following the life norms prescribed by the Ministry of Shipping as reported in the Annual Account of 2008-09. The port has not adhered to the advice rendered during the last tariff revision to comply with the tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal. The COPT is again advised to comply with the tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal. The depreciation estimated by the port in the current tariff cycle is relied upon and accepted subject to modification in respect of additions proposed to the gross block in the year 2009-10 which are not likely to be commissioned till 30 September 2009. For such assets, the depreciation is allowed only for six months instead of full year.
- (ix). The estimated Finance and Miscellaneous Expense for the year 2009-10 excludes Interest on loan. In the revised cost statement prepared by us, the claim for Fringe Benefit Tax and exgratia payment are also excluded in line with the treatment given while fixing the tariff of other Major Ports and as per the instructions contained in the proforma cost statement prescribed by this Authority.

During the last tariff revision, pension payment was considered as estimated by the COPT. In the current tariff revision cycle, the COPT has considered the outflow on account of contribution to Pension Fund. Generally the pension payments are to be met from the Pension fund. It is observed that the balance in the Pension fund estimated at Rs.201 crores as on 31 March 2009 is far below the actuarial valuation of pension fund estimated at Rs.650 crores. Further, the annual contribution to the pension fund proposed to be made by the port is inadequate to cover the annual pension payments. Additional contribution required to augment the Pension Fund to make it self reliant in future is not at all considered by the port. In the absence of the COPT furnishing the estimated pension payments for the future period 2009-10 to 2011-12, actual pension payment reported in the year 2008-09 is taken as the base and adjusted for annual escalation. As the number of employees estimated to retire in the year 2009-10 will turn into pensioners, the financial impact thereof is also considered in the pension payments during the year 2009-10. For the subsequent years 2010-11 and 2011-12, the FME is estimated considering annual escalation of 5.8% over the estimates of the respective previous years.

- (x). (a). The port has projected addition to the gross block to the extent of Rs.167 crores in 2009-10 which includes Rs.62 crores for reconstruction of Mattencharry Wharf, Rs.81 crores for replacement of tugs and Rs.24 crores for computer and fire fighting service. The two tugs are already stated to be in operation and about 90% of the work with reference to reconstruction of the wharf and computer are reported to be complete as of September 2009. Based on status of the capital project furnished by the port, the additions proposed to the gross block of assets during the year 2009-10 are considered. The port has clarified that the procurement of equipments and re-construction of berths and wharves are as a part of replacement of existing assets only and there is no additional capacity or additional traffic anticipated.
- (b). Out of the addition of Rs.443 crores to the gross block proposed for the year 2010-11, Rs.381 crores pertains capital dredging for ICTT project, Rs.27 crores for development of Willington Island and Rs.35 crores towards procurement of level luffing cranes. The work relating to capital

dredging and development of Willington Island is completed to the extent of 40% and 90% respectively till September 2009 and the port has indicated the capital dredging project will be completed by end of January 2010 and procurement of crane is in the initial stage. Based on the status of the capex indicated by the port, the additions proposed to the gross block in the year 2010-11 is accepted with the assumption that the relevant capex will be capitalised in the accounts by the end of 2010-11.

The port has stated that the Ministry of Shipping, vide letter No.PD-110011/2/2006-COPT dated 19 November 2009 has sanctioned fund of Rs.297.42 crores through grant-in-aid to meet the capital expenditure for ICTT project and the balance Rs.83.83 crores is to be funded by a loan. Since part of the capital expenditure is funded by the Government through non-refundable Grant-in-aid, there is no justification for allowing return on such part of investment. Though the capital employed includes the capex relating to capital dredging, return on investment is not considered on that part of the capital dredging cost which is funded by the Government.

- (c). Port has confirmed that assets expected to be completed/ commissioned in the same year has been taken into consideration for the purpose of computation of capital employed.
- (d). As stated earlier, net fixed assets pertaining the electricity distribution activity as estimated for the years 2009-10 and 2010-11 in the report submitted to the KERC are also excluded. Similar adjustment is also done for the year 2011-12. Some arithmetical error in the estimation of capital employed by the COPT is also corrected.
- (e). The port has not furnished any details of working capital for the years 2009-10 to 2011-12. It has only furnished the working for the year 2008-09. The current assets considered by the COPT for the year 2008-09 as a part of the working capital are not found to be as per norms prescribed in the tariff guidelines. The sundry debtors, inventory and the cash balance under the current assets are, therefore, modified in line with the relevant provisions of the tariff guidelines. If the current liabilities for the year 2008-09 are compared with admissible elements of current assets, the working capital becomes negative and hence considered as Nil for the year 2008-09 and also for subsequent years 2009-10 to 2011-12 based on 2008-09 actuals.
- (f). Subject to the above modification, the total estimated capital employed considered in this review is Rs.397.68 crores in 2009-10, Rs.811.19 crores in 2010-11 and Rs.784.07 crores in 2011-12.
- (g). The port has furnished classification of assets into business assets, business related assets and social obligation assets. Clause 2.9.8. of the guidelines stipulates that if more than 75% of users of any social obligation assets created by the port are for port employees, such assets will be categorised as business related assets. The port has stated that on reviewing the segregation of assets, the port felt 100% beneficiaries of hospital and related assets are port employees / pensioners only and hence it is segregated under business related assets. The classification of assets by the COPT as business assets and business related assets is relied upon and considered in the analysis.
- (h). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the capacity utilisation of the port. The COPT has assessed the designed capacity of the port at 28 million tonnes of which 4.31 million tonnes is with reference to the RGCT operated by the IGTP. The capacity of the Cochin Port in the Report on "Update on Indian Port Sector" by the Ministry of Road Transport and Highways is also around 28.37 Million tonnes as on 31 March 2009 (including the operations of IGTP and SBM). Since the capacity assessed by the port

is comparable to the figures furnished in Report, the capacity figures assessed by the port are considered. The capacity with reference to berths operated by the port is 23.69 million tonnes. The designed capacity of the port during the year 2010-11 includes the capacity of RGCT which is expected to be transferred to the port in April 2010. The COPT has stated that procurement of equipments and re-construction of berths and wharves are a part of replacement of existing assets and that there will be no additional capacity on that account.

The port has assessed the capacity utilisation at 49% in the year 2009-10 and 56% years for the year 2010-11 and 2011-12. There is error in the capacity utilisation assessed by the port for the year 2009-10 which is corrected at 58.04%. The capacity utilisation for the traffic projected for the years 2010-11 and 2011-12 is 56.06% and 56.27%. The port has explained that owing to lack of industrialization in the hinterland, tough competition from neighboring ports, the capacity utilisation has been below the benchmark level of 60% for claiming full return on capital employed. The port has in its estimation claimed return on capital employed only to the extent of the capacity utilization. The approach adopted by the COPT is in line with the tariff guidelines. In our analysis, return on business assets is computed at 16% subject to the capacity utilisation. For business related assets, return is allowed at the prevailing risk free rate of 7.4% instead of 6.35% considered by the COPT. Business related assets do not form part of the capacity determination hence, the return on this category of assets is not linked to capacity utilisation.

- (xi). (a). The last review of Scale of Rates of COPT was done in January 2007 relying on the estimated cost position for the years 2007-08 and 2008-09. The cost statement as per the last tariff Order reflected a deficit of Rs.27.25 crores in 2007-08, Rs.24.71 crores deficit in 2008-09 (i.e. total deficit of Rs.51.96 crores) for the port as whole. This worked out to 13% average deficit for the port as a whole for the two years. In the last tariff Order, this Authority approved 40% increase in wharfage of coal and general cargo, storage charge and miscellaneous charges, 28% increase in vessel related charge (except berth hire) with rationalized tariff structure in pilotage fee and 20% increase in berth hire.
- (b). Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual and physical performance of the major ports at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.
- (c). The COPT has furnished an analysis comparing the actuals for the past period 2007-08 to 2008-09 with the estimates considered in the last tariff review. The analysis for the past period furnished by the COPT is modified with reference to the following:
- (i). The income estimates for the years 2007-08 and 2008-09 considered by the COPT are based on the estimates furnished by the port during the last tariff revision which is modified and considered as estimated by this Authority and also adjusted with reference to increase in the tariff approved.
 - (ii). The actuals relating to operating income, operating cost, allocated management and general overheads and depreciation have been considered as reflected in the respective Annual Accounts subject to the adjustments explained in the subsequent paragraphs.
 - (iii). The same approach followed during the last tariff Order is maintained for the purpose of assessing the actual net surplus / deficit for the years 2007-08 and 2008-09 also.

- (iv). The treatment of revenue share from IGTPPL considered during the last tariff revision is already explained in this analysis earlier. Accordingly, 44% of the revenue share received by the COPT during the years 2007-08 and 2008-09 is considered as a part of the general cargo activity in line with the treatment done in the last tariff Order. The balance revenue share is taken to have financed the additions made to gross block in the years 2007-08 and 2008-09.
- (d). As already mentioned earlier, the income and expenditure on electricity distribution as reflected under the estate activity and the net fixed assets are excluded from the actuals for assessment of actual performance in line with the treatment given in the last tariff Order. Necessary adjustments are carried out to reflect the position maintained in the analysis of Dredger Nehru Shatabdi which is dealt in a separate Order.
- (e). In case of finance and miscellaneous income, the interest on investments are excluded for all the years under consideration. In respect of finance and miscellaneous expenditure, interest on loans, ex-gratia VRS, fringe benefit tax have been excluded. As regards the Pension Fund, the COPT has reported the actual pension payments during each of the years 2007-08 and 2008-09 is Rs.50.88 crores and Rs.48.10 crores as against the contribution to the Pension funds reported at Rs.51.07 crores and Rs.37.18 crores in the respective Annual Accounts. The actual pension payment reported by the COPT is considered for the analysis of past period.
- (f). The value of net block of fixed assets as reported in the Annual Accounts has been considered. The return on capital employed is not allowed to the extent the revenue share receipts are applied towards the capex as explained earlier.
- (g). The classification of net fixed assets as business assets, business relate assets and social obligation assets is considered as furnished by the COPT subject to the modification explained above which is done with reference to business assets.
- (h). During the last tariff revision, full return was allowed as per the tariff guidelines as the capacity utilisation based on design capacity of 13.5 million tonnes was above 60%. While furnishing the actuals, the COPT has furnished the design capacity of the port at 23.69 million tonnes excluding the container terminal handled by the IGTPPL. The capacity utilisation with reference the design capacity now furnished by the port works out to 53.06% in 2007-08 and 50.53% in 2008-09. The port has restricted the claim on return to the extent of the capacity utilisation which is in line with the tariff guidelines. The same approach is followed in our analysis. The Return on capital employed is allowed at 15% on business assets linked to capacity utilisation and @ 7.4% on business related assets.
- (i). The port has continued to levy the tariff approved in last Order for the period subsequent to 2009-10 also. By the time this Order is implemented, almost eleven months pertaining to the year 2009-10 would be over. Hence, it is found appropriate to consider the proportionate eleven months cost position reflected in the cost statement as part of the past period and the balance one month position for the future period for which tariff is to be fixed. The cost position as assessed by the COPT subject to the modification done for reasons explained in the above analysis is considered.

Since this analysis is done based on the estimates for the year 2009-10, the actual position shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the revised tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

- (j). A summary of net surplus / deficit after allowable return on capital employed for the past period 2007-08 and 2008-09 subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in lakhs)		
Year	Estimates as per last tariff Order after considering impact of increase granted in tariff	Actuals after the above adjustments
2007-08	(-) 608.63	(-) 3250.55
2008-09	(-) 223.55	(-) 6325.65
Sub Total	(-) 832.18	(-) 9576.20
2009-10 (11 months)	--	(-) 9060.83
Total		(-) 18637.03

It is observed that the actual physical performance in terms of traffic handled is 7% higher than the estimated position for the year 2007-08 and the 2008-09 shows 2% reduction in the actual traffic vis-à-vis the estimated position. The variation in the actual income vis-à-vis the estimated position is also found to be less than (+) / (-) 20% for the two years. The operating cost for both the years are found to be around 25% to 30% higher than the estimated position.

It is observed that the actuals of the year 2007-08 and 2008-09 and estimates for the year 2009-10 (11 months period) reflect an operating loss to the tune of Rs.119.30 crores without considering return on capital employed. It is notable that the port has not made any claim for adjustment of the deficit during the past period in the current tariff cycle. As can be seen later, even without providing for the past losses, the tariff increase warranted would be high. The port has explained that variation in the estimated expenses considered in the last tariff Order vis-à-vis the actual position for the years 2007-08 and 2008-09 is mainly because of increase in the maintenance dredging cost by Rs.4384 lakhs and increase in salaries and wage cost by Rs.1994 lakhs due to 50% merger of Dearness Allowance and wage revision impact provided in the year 2007-08. The port has also clarified that due to reduced wharfage rate offered to Single Buoy Mooring operated by the BPCL as per the MOU (i.e. Rs.25 per tonne as against Rs.65 per tonne prescribed in the Scale of Rates) there has been reduction of Rs.3840 lakhs in the income which was not considered at the time of estimates furnished during the last tariff revision. In view of the clarifications furnished by the port explaining the main reasons for variation in the actuals vis-à-vis the estimates and recognising that the port capacity is under utilised during this period (i.e. around 50% to 58% during the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10), it is not found necessary to adjust the loss assessed in the future period and unduly burden the users with the effect of under utilised capacity.

During the last tariff revision, the estimates for the year 2006-07 was considered as part of past period analysis. The review of actuals for the year 2006-07 show that the actual physical and the financial performance are not significantly different from the estimates considered in the last tariff Order and the variation is less than +/- 20%.

- (xii). In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and for different main activities for the future period have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex - I (a) to (d)**. Summarised results of the main activities of the port as a whole are as follows.

Sl. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income			Avg. surplus / deficit %
		2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	Total 2009-10 (one month), 2010-11 & 2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	
1.	Port as a whole	19690	20770	21575	-9835	-12695	-12614	-26134	-50.20%	-61.12%	-57.40%	-58.88%
2.	Port and Dock facility	7450	8345	8615	-12569	-14740	-15261	-31049	-168.7%	-176.6%	-177.1%	-176.60%
3.	Cargo handling activity	9318	10702	11637	3392	4585	5362	10230	43.4%	61.0%	71.1%	65.13%
4.	Estate	2922	1722	1722	-707	-2540	-2715	-5315	-24.2%	-147.5%	-157.6%	-144.09%
5.	Port as a whole excluding Estate activity	16768	19048	20253	9177	-10155	-9899	-20819	-54.73%	-53.31%	-48.88%	-51.16%

- (a). This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The cost statement for estate activity discloses a deficit position. The port has agreed to file a separate recast proposal for revision of its lease rentals based on the revised report of the approved valuer which will be dealt with separately. The cost position excluding estate activity is considered for this analysis.

The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole excluding the estate activity shows a substantial deficit. In absolute terms, the aggregate deficit is Rs.208.19 crores for the years 2009-10 (proportionately for one month of March 2010), 2010-11 and 2011-12 after accounting all admissible cost and permissible return. This works out to an average net deficit of 51.16% of the operating income for the period from March 2010 till end of March 2012 estimated at the existing tariff. The cost statement reflects operating deficit to the tune of Rs.123 crores even before allowing return on investment. In view of the overall deficit position reflected by the cost statement, there is a case for upward revision in the tariff of COPT.

- (b). Many of the port users have objected to the proposed tariff increase mainly due to the high port cost already faced and for the fear of diversion of traffic. This Authority has the delicate task of balancing the interests of port users and viability of the service provider. The tariff guidelines recommends cost plus approach to tariff setting and the cost position for the port reveals a very high deficit, even without considering the return on investment to the port. This position emerges even after our attempt to moderate expenditure projection and considering immediate utilisation of revenue share receipts instead of preserving them for future need.

As can be seen later, increase in tariff is allowed to cover only part of the deficit.

A host of reasons contribute to the piquant financial position. The flow of cross subsidies to other activities from POL available earlier have dried up with approximately 80% of the operations shifting to SBM. The capacity is underutilised. Though the port has taken certain right decisions to expand through PPP mode, the financial effect will be felt possibly in the next tariff cycle only. Rationalisation of manpower and revision of datum have not yet taken place fully. There is, therefore, an extraordinary situation prevailing as of now and the ground realities and legacy costs cannot be brushed aside. This Authority would like to urge the COPT to take effective steps to curb expenditure, and to improve asset utilisation. The

vast estate under its jurisdiction should be commercially exploited to full extent. The tariff increase is inevitable at the same time it should not deter the growth of the port. This Authority is well aware that the rates fixed now are ceiling levels and the port trust can exercise its discretion to lower the rates. It is expected that the port trust will exercise its discretion judiciously based on commercial considerations to promote volume growth.

- (c). The port has proposed to maintain status quo in the wharfage rate except for a few items. It has proposed to reduce the wharfage rate for some of the cargo items such as thermal coal, other coal, sand, stones, sugar, etc. to retain the existing traffic and also as a trade promotion measure. Financial implication of the proposed reduction is not indicated as the port expects the increase in the volume of these cargo items to offset the reduction proposed in the unit rate. Though the cost statement for cargo handling activity reflects a surplus to the tune of Rs.10230 lakhs for the period 2009-10 (from March 2010) to 2011-12, it is mainly attributable to part of revenue share from IGTPPL i.e. Rs.7409 lakhs added as revenue for the corresponding period and also due to surplus reflected in the POL activity as per the cost statement submitted by the port. The general cargo activity as per the statement submitted by the port shows a deficit. Since the port as a whole reflects a huge net deficit position for all the years under the current tariff cycle and the also for the past period, it is not found appropriate to effect any reduction in the existing tariff as it would then escalate the deficit position which will shift the burden on some other segment. Since tariff approved by this Authority are ceiling level, the COPT may based on commercial consideration reduce the rate prescribed by this Authority.

The port has proposed to increase wharfage rate on defence goods from existing Rs.93.25 to Rs.180 per tonne i.e. 93% increase to cover additional costs in view of the higher risk involved, incremental costs like special fire fighting services, additional deployment of security system, separate storage space etc. The port has not furnished any cost analysis of the incremental cost to justify the increase proposed in the rates. Since the general cargo handling activity is reported to be in deficit by the port, the increase proposed in wharfage of defence goods is allowed but restricted to 40% increase over the existing tariff as proposed for other vessel related tariff items. The additional income on account of the increase allowed could not be assessed as the port has not furnished the quantum of this cargo item estimated to be handled during the next three years nor the details for the past period is available to make a reasonable assessment.

- (d). In absolute terms, on a stand alone basis, the vessel related activity shows a total net deficit of Rs.31049 lakhs for the period 2009-10 (from March 2010) till March 2012. This works out to an average net deficit of 176.60%. The total surplus of Rs.10230 lakhs in the cargo handling activity partly cross subsidises the deficit in the vessel related activity and still leaves a deficit of Rs.20819 lakhs.

The port has in general has proposed 40% increase in the vessel related charges. It has proposed to rationalise berth hire with single slab for each categories of vessels as against existing six slabs. It is stated that most of the users/ user associations have stated that the existing vessel related charges itself are very high in comparison to the neighbouring ports and hence have strongly objected the increase proposed by the COPT in the vessel related tariff. In view of the huge deficit reflected in the vessel related activity to the tune of Rs.20819 lakhs ever after allowing cross-subsidisation from cargo activity and adjusting revenue share receipt to meet part of dredging expenses besides not allowing any return on part of the capital dredging expenditure, an increase of 40% proposed in all the

existing vessel related tariff items is approved except in berth hire and other amendments which are explained in the subsequent analysis.

- (e). In the revised proposal, the port has proposed separate and higher vessel related rates viz. port dues, pilotage, berth hire etc., for the ICTT terminal to be operated by the IGTPL. The existing vessel related tariff is proposed to be increased by 50% for vessels handled at ICTT, as against 40% increase proposed for other categories of vessels / berths. The port has proposed separate higher level of tariff for vessels calling at ICTT to recover additional cost on maintaining channel depth. The port has not furnished any cost analysis to show the cost of providing services to this category of vessels to justify the differential tariff proposed. It is notable that almost 77% of the cost towards capital dredging cost for the ICTT project is funded by the Government. In the revenue model considered in this exercise, for the reasons explained, part of the revenue share receivable from the IGTPL will go to meet the increase maintenance dredging expenses estimated. As admitted by the port, ICTT is an important project and as a transshipment terminal, its success will largely dependent upon the quality of service and competitive pricing. Realising this position, it may be recalled that the container handling charges at ICTT, which were fixed in 2009, were moderated in the initial phase. It is necessary to maintain the same spirit while determining vessel related charges also. That being so, and also in the absence of any cost analysis furnished by the port to justify the higher tariff proposed, this Authority is not inclined to accept the proposal for levy of separate higher vessel related tariff for ICTT at this juncture. The port may, if it becomes absolutely necessary, come up with a well analysed proposal with cost details to justify the differential rate, if any, to be prescribed for ICTT.
- (f). Vessel related tariff i.e. port dues and pilotage for crude oil tankers calling at the Single Buoy Mooring are proposed separately in the revised proposed Scale of Rates. The port dues proposed are same as prescribed for tanker vessels calling at the oil berths of port. This is in line with the decision of this Authority in Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008 fixing tariff for SBM operations.

In the original proposal, the port had proposed the existing pilotage fee and pull back charges to continue with reference to the SBM operations. It is relevant to mention that while approving the initial tariff for SBM operations, the then exiting pilotage service was allowed to continue in the absence of any cost details furnished by the port with a condition to file a well analysed proposal during the next revision. On being pointed out that while fixing initial tariff for SBM operations, it was decided to review the pilotage fee as well as pull back charge with the general revision of its SOR, the port has subsequently furnished separate cost statement for SBM operations for determining the rate for pilotage fee and for review of rates for pull back operations. With reference to the cost statement submitted by the port the following gaps are observed:

- (i). The overhead is estimated at 10% of the tug hire charge. The share of other the general overheads of the port is not recognised for determining the cost for offering pull back and pilotage service at SBM. The return on other common assets of the port and the relevant vessel related assets has not been allocated to the SBM activity.

Even if this position is accepted for pull back operations recognising that it is new service, for pilotage services offered by the port at the SBM it cannot be denied that the vessels calling at SBM need to contribute their share towards the common overheads and return on common assets and the relevant vessel related assets. If common overheads and return on common assets are not allocated for determining the unit rate for pilotage

service for SBM operations, it will mean that the other vessels are over burdened to that extent.

- (ii). The total cost estimated for operating SBM for the year 2009-10 plus 16% return is proposed to be recovered equally amongst the two activities viz. pilotage service and pull back operations. The efforts involved in terms of number of hours of utilisation tugs for providing the respective two services is not considered for allocating the total cost.
- (iii). This Authority in the tariff Order of December 2008 had advised the port to recognise the utilisation of tug for other operations of the port when not in use by the SBM. The port has not recognised this point in the instant proposal.

In view of the above gaps, the port is advised to come with a well analysed proposal at the time of next tariff review addressing the gaps observed. In the current exercise, the working furnished by the port is modified as explained hereunder for deriving the unit rate for pilotage fee and pull back operations for SBM operations. The port has done this exercise only for the year 2009-10. In our analysis, the rate is determined based on the estimates furnished by the port years 2009-10 (from March 2010) to 2011-12 subject to modification explained here under:

- (i). The port has confirmed that the number of vessels both foreign and coastal and GRT of vessel to be handled at the SBM are based on the details furnished by the BPCL - Kochin Refineries Limited which is fully relied upon.
- (ii). All the items under the operating cost (except tug hire charge for which a separate hire agreement is entered by the port) are escalated by 5.8% per annum as against 5% annual escalation considered by the port. The estimation of fuel cost is adjusted for increase in the vessel traffic estimation during each of the years.
- (iii). 16% Return is allowed on the Vessel traffic management system allocated to this activity but on the Written down value of assets as per the tariff guidelines.
- (iv). For deriving the unit rate for pilotage services, the general overheads allocated by the port in the year 2008-09 to pilotage activity is taken as the base and suitable annual escalation is provided. As per the statistical details furnished by the port, the share of the GRT of vessels handled at the SBM during the year 2008-09 to the total vessels handled during the year is 30%. It is felt that all the general overheads allocated by the port under the pilotage activity of port may not be relevant to the SBM activity. But in the absence of any other basis, only 20% of the general overheads under pilotage activity is allocated to the pilotage activity under the SBM. Likewise, return on net fixed assets allocated by the port to pilotage activity in the year 2009-10 is taken as the base and 20% thereof is allocated to SBM activity towards common assets.
- (v). Based on our calculation, the total estimated revenue to be recovered from pull back service comes to Rs.1369.29 lakhs for the period from March 2010 to March 2012.

The existing tariff is proposed to be increased from US\$560.25 to US\$601.25 per tug per hour by the port. The unit rate arrived by the COPT is based on the approach followed by this Authority in the tariff Order of December 17 2008. It is notable that despite moderating cost plus return estimated by COPT during the initial

fixation, the unit rate determined by the port for pull back operation shows an increase mainly because of change in the share of foreign and coastal vessel traffic.

Following the same approach and based on the pull back hours furnished by the port but on the modified cost plus return estimated for the tariff cycle period from March 2010 to March 2012, the unit rate per tug per hour for foreign vessel works out to US\$606.56. The port has applied the exchange rate of 1US\$ = Rs.48 for arriving at the dollar denominated rate for foreign going vessel. The exchange rate prevailing at the time of analysis is 1US\$ = Rs.45.735 which is considered in our calculation. Accordingly, the revised rate works out to US\$606.56 per tug hour for foreign going vessel as against US\$601.25 per hour proposed by the port. The rate for the coastal vessel is prescribed at Rs.16645 per tug per hour as against Rs.17316 determined by the port. The increase at the revised tariff approved is 8.3% for foreign going vessel and 2.2% for coastal vessel.

Based on our calculation, the total revenue to be recovered from pilotage service comes to Rs.2220.11 lakhs for the period from March 2010 to March 2012 and the unit rate based on the approach followed by the port and considering the GRT of vessels reportedly furnished based on the information obtained from the BPCL works out to US\$0.4259 per GRT.

The unit rate of pilotage fee based on the working of the port is US\$ 0.302 per GRT. The port has proposed to adopt the unit rate of pilotage fee at US\$ 0.302 per GRT as the base rate for vessels above 60000 GRT and escalated the unit rates for the first two slabs. Such escalation from the base rate is not supported by any analysis done by the port with reference to number of vessels and the average GRT of vessels in the first two slabs. There is, therefore, no justification to prescribe escalated rate for the first two slabs when the average cost based rate works out to US\$0.4259 per GRT. It is admitted that the guidelines require the pilotage fee to be prescribed in three slabs. But in the instant case, recognising that the tariff to be recovered is from a single user i.e. BPCL, it will not put them in any disadvantageous position even if a single rate is prescribed. As far as the port is concerned, the single rate prescribed will cover its costs. That being so, the pilotage fee for foreign going vessel is prescribed at US\$0.4259 per GRT for foreign vessel and Rs.11.69 per GRT for coastal vessel. The revised rates will mean 6% increase for foreign going vessels and 8.7% increase for coastal vessel over 60000 GRT over the pilotage fee allowed to continue in the initial tariff as a interim arrangement. For vessels upto 30000 GRT, the revised rate will mean 24% to 25% reduction and for vessels in the range of 30000 to 60000 GRT, the effect will be 5% to 7% reduction in the existing tariff. Thus for most of the categories it will mean reduction and the increase for vessels above 60000 GRT is marginal in comparison to 40% increase granted in pilotage fee for other categories of vessels.

The overall impact of the revised tariff of SPM for pull back and pilotage will result in Rs.1.65 crores reduction in the estimated income during the years 2009-10 (March 2010), 2010-11 and 2011-12.

A copy of the cost statement relating to operations at the Single Point Mooring is attached as **Annex - II**.

- (g). Clause 6.5.1 of the tariff guidelines of 2005 stipulate prescription of Berth hire charges by grouping berths having comparable services/facilities with rebate for major components of services/facilities not provided. Further, Clause 6.10 of the tariff guidelines of 2005 requires prescription of berth hire in single slab.

The port had in the initial proposal proposed a uniform berth hire rate for all berths as against existing berth hire prescribed in six slabs for group of berths having similar facilities. The proposal of the COPT tantamount not only in exorbitant increase in the existing berth hire charges but also ignore grouping of berths with comparable facilities. The proposed berth hire resulted in 99% to 400% increase in the existing berth hire charges for various slabs/group of berths. The COPT was, therefore, requested to propose suitable slab structure to smoothen the impact in line with the approach followed in the case of the Visakhapatnam Port Trust and Mormugao Port Trust. In the revised proposed Scale of Rates submitted by the port vide letter dated 28 October 2009, it has proposed berth hire rate in single slab for different groups of berths but the basis of arriving at the proposed rate and the impact analysis of the proposed tariff on the existing categories of vessel was not furnished. After repeated requests, the port has reviewed the tariff proposal for berth hire and furnished the revised rationalised berth hire tariff structure in three tier slabs reportedly based on the statistics of 2008-09 actuals.

Since the introduction of a single slab berth hire at one go is likely to have significant impact on majority of the vessels, the relevant provisions of the tariff guidelines needs to be applied in phases. It is, found appropriate to introduce rationalization gradually to smoothen the tariff burden. It is notable that this Authority has relaxed the provisions of tariff guidelines and prescribed rationalized berth hire in two or three slabs in other major ports trusts such as Visakhapatnam Port Trust and Mormugao Port Trust also.

For arriving at rationalized tariff structure, the port has first determined the average berth hire rate by suitably clubbing the existing six tier slabs into three slabs. This exercise is done for each group of berths and separately for both foreign and coastal vessel. The average berth hire rate so determined under each of the rationalized slab is increased by 40% by the port to arrive at the revised rate. There seems to be error in the calculation of the berth hire by the COPT to the extent it does not recognise the number of vessels under each slabs while arriving at the average berth hire rate. The calculation of berth hire furnished by the COPT is modified to that extent.

It is observed that the berth hire prescribed in the existing Scale of Rates for the fourth and fifth slab viz. 15001 GRT to 30000 GRT and 30001 GRT to 60000 GRT vessels are the same for all the berths except for stream berth. That being so, in our analysis for determining rationalised berth hire these two slabs are merged for arriving at the rate for second slab and the rate for last slab is for vessel above 60000 GRT.

The analysis done by the port for arriving at the rationalised berth hire structure is for selective vessels and does not capture all the vessels handled during the year 2008-09. Notwithstanding the above gap observed, recognising that this exercise is only to arrive at the rationalised berth hire structure on a logical basis with an objective of smoothening the impact of the tariff increase, the calculation furnished by the port is considered in this analysis subject to the modification explained in the preceding paragraph. Since rationalisation in tariff structure may lead to some additional revenue based on the analysis done at other major ports, the increase in the average berth hire revenue per GRT after clubbing the existing slabs is restricted to 30% instead of 40% increase proposed by the port. The rate for coastal vessel is determined based on the approach

followed for foreign vessel. Lower of such determined rate and the rationalised berth hire for foreign vessel after the applicable concession to this coastal category is prescribed.

It is notable that in August 2009 while fixing the tariff for ICTT terminal, the IGTPPL had claimed that berth hire charges should form part of IGTPPL's tariff for ICTT operations since the berth is constructed by IGTPPL. The COPT, however, contested this claim of the IGTPPL and stated that according to clause 4.1. (a) IGTPPL can levy only container related charges for the services rendered at ICTT. Clause 4.1.(b) of the License Agreement further clarifies the matter that all Port Dues, Pilotage, Berth Hire and other vessel related charges shall accrue to the Licensor (Cochin Port) for such services provided by the Licensor.

This Authority while fixing the tariff for ICTT vide Order No.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009 has not prescribed berth hire in the SOR of IGTPPL for ICTT operations. Both the COPT and IGTPPL have been advised to resolve issues between themselves in the manner provided in the license agreement. Notwithstanding the dispute, the berth hire for ICTT operations is prescribed in the Scale of Rates of the COPT which should not be seen as this Authority prejudging the issue. If the dispute between the port and the IGTPPL in this regard is resolved and it is established that the berth hire charges is to be collected by the operator, then suitable modifications will be done in the Scale of Rates of both the IGTPPL and the COPT.

- (h). The net additional income at the revised tariff to be approved and also taking into consideration the revenue impact of withdrawal of concession to cruise vessel, revision in the rates proposed for CFS activities which is being dealt with separately, revised tariff for SPM operations, is estimated to be Rs.49.90 crores for the years 2009-10 (only March 2010), 2010-11 and 2011-12. This still leaves a deficit of Rs.158.28 crores. It has to be recognised that additional income likely to accrue to the port from the following items are not recognised in the financial model in the absence of specific information from the port:
- (i). Traffic and income from the cargo likely to be handled at the RGCT when the terminal is reverted to the port.
 - (ii). Reduction in employee cost possible on account of implementation of the revised manning scale.
 - (iii). Impact of cost control measures to be taken by the port during the next three years.
 - (iv). Financial impact of withdrawal of concession in the vessel related charges to main line container vessels.
 - (v). The exact impact of rationalization in berth hire.
 - (vi). Additional revenue due to revision of tariff introduced in dry dock area.
 - (vii). Increase allowed in wharfage rate for defence goods, separate wharfage rate prescribed for motor cars/ motor cycles, specific wharfage rate prescribed instead of existing advalorem rate for some of the other items, withdrawal of various cargo items from the list which are presently exempted from wharfage.
 - (viii). Revenue implication on account of land to be allotted on license basis for transit storage.

- (ix). With reference to the Dredger Nehru Shatabdi, the port is already collecting the proposed tariff which is 108% hike over the existing tariff on adhoc basis. Though the port has stated that the income estimation is based on the proposed rate presently collected by the port, there is no working furnished by the port to test the reasonableness of the figures. As per the analysis done in that case, the increase allowed is 43.3% which is closer to the increase allowed in the vessel related activity. The impact of restricting the increase to 43.3% as against 108% proposed by the port could not be assessed in the absence of relevant details.
- (x). Various miscellaneous charges newly introduced, such as charges of issue of wharf entry permit, embarkation/disembarkation charges, charges for passenger launches, modified toll charges, vehicle parking charges, VCD cancellation charges, etc.

The additional income likely to accrue to the port in view of the above points may further enable the port to bridge the deficit to some extent. Further, revision of estate rental and new rates proposed for Puthuvyppeen and Vallarpadam which is being dealt with separately is also expected to generate additional revenue to the port. The port should explore the possibilities of commercially exploiting the estate area so as to wipe the deficit in the estate activity and to some extent offset the deficit in the core services of the port. In any case it has to be recognised that the port itself has not proposed to cover the full deficit in the instant tariff proposal probably recognising the impact on the traffic volume of the port.

- (xiii). The COPT has proposed to modify the existing definitions of the term "Cruise Vessel" to state that it shall not include passengers vessel plying on fixed route. As no special tariff arrangement is prescribed in the revised Scale of Rates for this category of vessel, it is not found necessary to define the term cruise vessel in the Scale of Rates. The existing definition of "Day" is proposed to be modified to state 24 hours will start from 0600 hours of a day and end at 0600 hours on following day. Since the proposed modification is for operational convenience of the port, the same is incorporated.

Apart from this, COPT has proposed to incorporate definition of various terms such as Hazardous Container, Hazardous Cargo, Less than a Container Load (LCL), Month, Reefer Container, Vessel Completion Date (VCD), etc. The definition of the terms which are found to be in line with the definition prescribed in the existing Scale of Rates of other Major Ports / Private Terminal are incorporated in the Scale of Rates of COPT. The COPT has also proposed to define the term Ship to Ship (STS) and Single Buoy Mooring (SBM) based on the experience gained in the operations. The term STS is defined to cover to cover transshipment of cargo through transfer of bulk liquid / gas cargo from one vessel to another vessel(s) at a designated place within the notified jurisdiction of Cochin Port for destination to other ports. The inclusion of the words "transshipment of cargo" in the definition of STS can lead to confusion. The port at some other place in the SOR while prescribing concessional wharfage on transshipment cargo has excluded the application of the said concession for STS cargo which clarifies the intention of the port. Hence the definition of the term "STS" is partially modified by deleting the said words. The definition of the term SBM is incorporated as proposed by the port. Some of the other proposed definitions which are not found relevant are excluded.

- (xiv). The penal interest on delayed payments by the user and refunds by the port has been proposed at 13.75% which is 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India reported at 11.75%. The proposed provision is found to be in line with clause 2.18.2. of the tariff guidelines.

- (xv). The minimum charge for recovery on any application / bill and, minimum claim for refund by port and supplementary bill raised by the port is proposed to be increased from existing Rs.50/- to Rs.100/- which is accepted.
- (xvi). The existing provision granting 33% rebates to foreign cruise vessel in the vessel related charges is proposed to be deleted. The port has justified that despite granting concession to this category of vessels, there has been no steady growth in cruise traffic in the last three years. Granting concessions in tariff is essentially governed by the commercial considerations of a port. Neither any Government directive nor the tariff guidelines mandate a concession to be given to the category of vessels in reference. The proposal to withdraw the existing concession applicable to foreign cruise vessel is, therefore, accepted. Notwithstanding withdrawal of the concession, the port, in deserving cases, can reduce the rates prescribed in the Scale of Rates in view of the general delegation of power given to it in this regard. The additional revenue estimated at Rs.1.5 crores per annum at the existing level of traffic on account of withdrawal of concession has been considered while analysing the revenue position of the port.
- (xvii). During the last revision, the COPT was advised to take adequate insurance cover and include the insurance cost in the tariff fixation and propose suitable modification in the existing provision of claiming damage to port properties while formulating the next tariff revision proposal. The port has, however, not adhered to our suggestion. It has stated that the insurance cover is taken for some specific assets only. It is understood that the Secretary (Shipping) in an Indian Ports Association (IPA) meeting held on 15 October 2005 had advised all Major Ports to adequately cover the port assets. Since the port equipment are not fully insured, the existing provision is allowed to continue in the current exercise with an advise to the port to examine this issue in depth and take necessary steps early.
- (xviii). The port has proposed to include conditions relating to applicability of port dues, pilotage, berth hire. It states that port dues shall be applicable as per the status of the vessel at the time of entry into the port, the berth hire will be based on the status of the vessel at the beginning of the relevant block. With reference to pilotage fee, it has stated that if the status of the vessel is changed during the stay in the port, then 50% of the pilotage fee for inward and outward leg will be charged depending upon the status of the vessel at each leg. The proposed conditions are relevant in the context of allowing coastal concession and in line with the clarification issued by this Authority vide Order No.TAMP/65/2001-Genl dated 8 April 2002.
- (xix). The existing condition stating that the users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port is proposed to be deleted. On seeking explanation, the port has clarified that such cases are rare and hence the existing condition is deleted. The said note stipulated in the existing Scale of Rates is a general condition as per Clause 2.15 of the tariff guidelines. The existing condition will continue in the Scale of Rates of COPT in line with the prescription in the Scale of Rates of other Major Ports/ Private Terminals.
- (xx). As stated earlier, the port has not indicated the exchange rate adopted for estimation of vessel related income for the years 2009-10 to 2011-12. It is found that while prescribing the concessional tariff in the vessel related charges for coastal vessel, the COPT has considered an exchange rate of Rs.46.71 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. Restatement of rates at the time of tariff review is not in line with the tariff guidelines. It is relevant to mention that the exchange rate considered at the time of last general revision of Scale of Rates of COPT was Rs.44.60 which is lower than the exchange rate of 1 US \$ = Rs.45.735 prevailing at the time of analysis of this case. It has to be recognised that the objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically, on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. The revised vessel related tariff for coastal vessels are calculated by applying the percentage increase allowed on the respective tariff items.

(xxi). The port has proposed to modify the frequency of levy of port dues in respect of coastal vessel from existing unit of levy prescribed at once in 30 days to per entry basis. Since port dues is a fee for entry of a vessel into the port limit, it is logical that the levy should be based on entry basis. However, while doing so, corresponding adjustments should also be done in the base rate also. The COPT while proposing amendment in the unit of levy of port dues for coastal vessel has not made any corresponding adjustment in the unit rate nor has it furnished the requisite information sought by this Authority for making necessary adjustment. It is true that port dues are payable by foreign going vessel for every entry at COPT. Recognising that the share of coastal vessels in the total vessel is almost 50%, it is not found appropriate to modify the frequency of levy of port dues for coastal vessel without analysing the revenue impact thereof on the users. The COPT is advised to propose any change in the frequency of levy of port dues for coastal vessel with corresponding adjustments in base rate.

(xxii). The port has proposed to widen the existing basket granting full exemption in port dues to vessel leaving the port limits due to cyclone threats and reentering the port, vessel having entered the port leaves it within 48 hours without discharging or taking in any passenger or cargo, vessel of war belonging to or in the service of Republic of India. There is no uniformity in the Scale of Rates of various Major Ports for granting exemption in port dues.

The existing provision exempting 50% port dues in respect of vessels which have entered the port but do not discharge or take in any passengers or cargo therein is prescribed as per the provisions of the Major Port Trusts Act. Since the rates prescribed are ceiling level only, the port may any time exercise the powers available with them and fully exempt vessel leaving within 48 hours without any operations from levy of port dues. Likewise, the port at its discretion can exempt vessels having left the port due to cyclone and re-enters from payment of port dues.

Vessel of war belonging to any Foreign Prince or State or in service of Central or State Government is exempted from the provisions as per Indian Ports Act. The proposal of the port to exempt vessel of war belonging to Foreign Prince or State or in service of the Republic of India is incorporated, except clarifying that it shall apply to non commercial vessels.

(xxiii). The charges for detention of pilot and charges for canceling the requisition of service of pilot are proposed to be increased by 100% to discourage this practice. The increase proposed in this tariff item is restricted to 40% in line with the tariff increase allowed for other vessel related charges.

(xxiv). The unit rate for shifting charge is proposed by the port at 50% of the proposed pilotage fee. The increase in the tariff works out to almost 180% from the existing level. The existing shifting charge is increase by 40% in line with the increase allowed for other vessel related charges.

Despite specific advice rendered during the last two tariff revisions, the port has not proposed shifting charge on cost based but has continued to link it to the pilotage fee. The COPT is again advised to prescribe the shifting charge from one berth to other or from berth to any other point based on the cost of services rendered at the time of formulating the next tariff revision proposal.

(xxv). (a). In the revised proposal, the port has proposed to introduce a rate for stayal of floating craft / bodies in port waters under the Schedule of berth hire for other vessels. The rate proposed by the port is at par with the berth hire rate proposed for lash barge. The rate proposed by the port is prescribed for floating craft / bodies occupying port's berth. In case where floating bodies do not occupy the port's berth, but remain only in the port water area, then separate rate for this category is prescribed at par with the fleeting charge prescribed for barges at fleeting area.

- (b). The existing Scale of Rates of the COPT does not prescribe any separate berth hire tariff for inland water barge. The port has now proposed to introduce berth hire charge for inland water barges stating it to be part of standardisation. The basis of arriving at the proposed rate is not explained by the port. In the absence of any basis explained by the port but at the same time recognising the need to prescribe tariff for this item, the lowest berth hire prescribed in the berth hire schedule is prescribed for inland water barge.
- (xxvi). (a). The existing Scale of Rates of COPT prescribes charges for dry dock in two slabs i.e. for the first day and for every subsequent day. The port has proposed tariff in four slabs and has also proposed to introduce for tariff for other services like arranging blocks, slipway, removing and refitting blocks and various other conditions with tariff impact thereof. The slab-wise tariff proposed by the COPT will lead to 238% to 745% increase in the existing tariff. The port has clarified that steep hike has been proposed to avoid undue misuse of dry docking facilities by smaller craft which consequently affects the whole dry docking plan of the Port. Recognising that the dry dock facilities is mainly used by the port for its own use and occasionally given to outside agencies when not in use by the port and also recognising that steep hike proposed is to stop the misuse of the facility and to act as a disincentive from occupying the dry dock for a long period, the tariff proposed by the port is incorporated in the revised Scale of Rates. The actual income from dry dock for the past period is negligible in the range of Rs.3 to Rs.11 lakhs and hence will not have any significant impact on the revenue.
- (b). The income and the expense relating to the dry dock is reflected in the cost statement filed for vessel related activity. The port has rightly shifted the schedule for this item presently prescribed under Miscellaneous Charge to Vessel Related Charges. The existing Scale of Rates prescribes charges for use of dry dock in rupee denomination. The port has now proposed to prescribe separate rate for foreign going vessel in dollar terms. This is in line with the prescription of dry dock charges in the Scale of Rates of other Major Port Trusts, such as Mumbai Port Trust, Kolkata port Trust, etc., and hence is accepted. Tariff for foreign going vessels are prescribed by applying the prevailing foreign exchange rate considered in this analysis.
- (c). The port has proposed to introduce rates for arranging blocks, slip way, etc., since the existing Scale of Rates does not prescribe any rates for such services. The port has not furnished any basis for the rates proposed. However, recognising that none of the users/ user associations have made any pointed objection on the new rates and the new conditions proposed in this schedule and also recognising that this may not have significant revenue impact as the dry dock is mainly used by the port and occasionally given to outsiders as reported by the port, the proposal of the port is accepted.
- (xxvii). (a). The nomenclature prescribed in the existing Scale of Rates as 'timber' is proposed to be widened to include timber log also and the unit of levy is proposed to be modified from existing per tonne basis to cubic metre basis. The port has explained that concessional wharfage rate on timber is being levied at Rs.34 per cubic metre basis almost at par with the rate prescribed in the Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust at Rs.31 per cubic metre. Since the proposal of the port is to continue with the existing wharfage rate collected by the port on cubic metre basis for this cargo, it is accepted. In this context, it is relevant to state that at other major timber handling ports such as Kandla Port Trust, Tuticorin Port Trust and at Chennai Port Trust (CHPT), the wharfage on timber at CHPT (it is timber other than logs) is prescribed on per cubic metre basis.

- (b). Wharfage rate prescribed on advalorem basis for some of the cargo items such as Coffee, Motor Cars, Trucks, Oleoresins, Tea & Spices and items other than specified in the Schedule are done away with. As against this, the port has proposed a single entry i.e. goods not specified in the wharfage schedule and proposed the rate at Rs.100 per tonne. The rate proposed by the port is comparable to the highest wharfage rate prescribed in the existing Scale of Rates. In view of this and also recognising that there has not been any pointed objection from the users / user association, the proposed rate is approved. In any case cargo traffic from the other items is not significant as stated by the port.
- (c). Wharfage rate for motor cars, trucks, etc., is presently prescribed at 0.28% on advalorem basis. The port has now proposed wharfage rate for motor cars at Rs.3000 per vehicle by RORO system and Rs.6000 per vehicle for loading/ unloading other than by RORO system. For motor cycles, a separate wharfage rate is proposed at Rs.500 per vehicle. It is appreciated that the port has proposed unit rate for this category moving away from advalorem rate, but it has not substantiated the proposed rates with working. The wharfage rate on motor cars is prescribed on advalorem basis for RORO movement and specific wharfage is prescribed for motor cars other than by RORO in the Scale of Rates of Chennai Port Trust. Advalorem wharfage rate and separate onboard stevedoring for motor cars are prescribed in the Scale of Rates at Mumbai Port Trust. The wharfage rate proposed by the COPT for motor cars other than by RORO system are found to be significantly higher than the rate prescribed at the CHPT.
- In the absence of any other basis, to start with the unit rate for motor cars by RORO is prescribed at Rs.1500 for RORO assuming average vehicle cost to be around Rs.5 to Rs.5.5 lakhs and applying the existing advalorem rate. For motor cars handled other than by RORO the wharfage rate is prescribed at Rs.3000 which is comparable to the rates prescribed for this category in the Scale of Rates of the CHPT. The rates proposed for motor cycle is accepted as proposed by the port. It is notable the traffic break up does not show traffic of motor cars or vehicles handled by the port for the past period 2006-07 to 2008-09 and hence the revenue impact of the proposed tariff items cannot be assessed. In case the port is placed in any disadvantageous position in view of the rates now prescribed, it may come up with well analysed proposal based on the cost of providing the service along with the revenue impact thereof.
- (d). Wharfage rate of Rs.40/- per each cargo ticket is proposed to be introduced for cargo / excess baggage carried by Lakshwadeep passengers. The port has despite request not explained the circumstances warranting introduction of the rate proposed except making a general statement that it is for additional baggage carried other than the personal baggage. The service provided by the port for levy of the proposed tariff is not explained. In case the port deems it necessary, it may file a suitable proposal explaining the services provided by the port and justify it with reference to the cost or service provided along with the revenue implication thereof which can be considered by this Authority separately.
- (e). The existing Scale of Rates exempts various cargo items from levy of wharfage. The existing provision is modified to exclude some of the items such as cargo temporarily landed from vessel for repairs and reshipped into the same vessel after completion of repairs, cargo temporarily landed from vessel under stress and then reshipped in the same vessel during the same voyage, sand or stone ballast, cargo after being shipped has relanded and reshipped in mooring by another vessel to suit the original vessel's convenience. The port has clarified that in all these cases cargo are using wharf facilities and hence exemption in wharfage is proposed to

be withdrawn. Based on the clarification furnished by the port, the modification proposed in the existing condition is accepted.

- (xxviii). (a). The free period for salvage goods and shut out cargo is proposed to be reduced from existing 7 / 12 days to 3 days. Clause 5.8.1 for the tariff guidelines give flexibility to major ports to determine the number of free period. The modification proposed by the port in the number of free days is accepted. As stated by the port it may not have significant financial implication as such occurrences are rare.
- (b). The existing charge for demurrage is proposed to be reduced by around 90%. The port has explained that the existing slab based demurrage charges are telescopic and extremely high in comparison to the rates prescribed in the other neighbouring Ports. Further, users have also requested the port at various trade meets to reduce the existing rate and hence the reduction is proposed.

Since the proposal flows from the demand made by users and also recognising that it has proposed to provide additional area for storage of cargo even outside the wharves on license basis, the reduced tariff proposed by the port is accepted. It is assumed that the impact of reduction in income from demurrage will be compensated by the storage charge newly proposed to be introduced.

- (c). As stated above, the port proposes a new tariff under the nomenclature of storage charge for transit area as it proposes to allot transit area both covered and open at wharves and the warehouse Nos. 1,2,3, 4 & 6 outside wharves on license basis. It is understood that under the existing system, tariff for such facility is being levied based on the lease rental prescribed in the existing Scale of Rates for temporary lease. When asked to confirm whether this schedule is in accordance with the Government guidelines on land policy issued in March 2004, the port has clarified that the licensing of transit area is proposed at a telescopic slab rate and is distinct from that of estate rentals proposed at a uniform rate. Some of the users have opposed the levy of storage charge proposed by the port. The port has justified that the storage charges have been refixed at a telescopic rate to mainly to discourage the users from retaining the storage areas for longer period and keeping it idle. It is notable that the existing Scale of Rates of other Major Port Trusts such as Mormugao Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, etc., prescribe storage charge for transit sheds based on the area allotted. The users are expected to clear the cargo expeditiously for effective utilisation of the storage space. Viewed from this perspective, proposal of the port for levy of storage charge is accepted. The only modification done is that the unit of levy proposed by the port on per sq. mtr. per month basis is modified and prescribed on 'per sq. metre per week basis' with corresponding adjustment in the rates proposed. Accordingly, the rate for the first slab is proposed at Rs.10 per sq. metre per week for open area and Rs.12.50 per sq. metre per month for covered area. The port has stated that there will not be any additional revenue on account of the proposed tariff arrangement.
- (d). The Cochin Custom House Agents' Association has requested that warehouse Nos.1,2,3,4 & 6 outside wharves should not be treated as Transit area for recovery of storage charges. The area to be declared as transit area is an operational matter to be decided by the port based on the storage space required and the area available. The COPT has explicitly declared the areas as transit sheds in the proposed Scale of Rates to maintain transparency in the approach.
- (e). Some of the proposed conditionalities governing the schedule of storage charge allows discretionary powers to specific port officials for allotment of land. As already held in the various cases, this Authority would prefer to prescribe conditionalities in a definite manner reducing the discretionary

powers to any individuals. The proposed conditionalities are modified to that extent.

- (f). The port has proposed a minimum recovery of Rs.1000 per allotment. The port has clarified that this translates to minimum allotment of 25 sq. mtrs. of open area or 20 sq. mtrs. of covered area. The proposal of the port is accepted. However, consequent to modification in unit of storage charge from per month to per week basis, the minimum recovery per allotment is also modified and prescribed at Rs.250 per week based on the minimum allotment of area assumed by the port.
- (g). In compliance with the policy direction issued by the Ministry of Shipping (MOS) vide its Order No.PT-11033/46/2009-PT dated 21 August 2009, this Authority had passed an Order No.TAMP/29/2009-Misc dated 22 September 2009 amending the storage charge / license fee in respect of sugar and pulses for implementation by all major ports / private terminals and had subsequently passed a clarificatory Order on 5 February 2010. The said schedule along with the clarification issued are incorporated in the revised Scale of Rates of COPT. The said schedule shall remain in force until 31 March 2010 or until further Orders from the Ministry of Shipping in this regard.
- (xxix). The charges for hire of equipment are proposed to be increased by 40% which is accepted in view of the overall deficit position of the port. The port has proposed to include hire charge for Oil Skimmer. When advised to justify the proposed rate, the port has clarified that it is generally being used for Port purposes and very rarely provided to outsiders. Based on the clarification furnished by the port and recognising that none of the users have raised any objection on this tariff item the rate proposed is approved.
- (xxx). The existing Scale of Rates prescribes the rate for use of weighing scale (in the range of Rs.4.20 to Rs.9.8 per tonne) depending of bulk or other cargo and Rs.30.80 is prescribed for issue of weight certificate. The port has now proposed to levy tariff for use of weigh bridge on per vehicle basis. It has proposed of Rs.100 for a 20' trailer, Rs.50 for lorries and Rs.30 for LCVs for both laden / empty. A rough calculation with reference to the existing rate on per tonne basis plus the cost for issue of certificate shows that the rates proposed compare favourably with the existing rates and hence are accepted. The rates proposed should cover the cost of weighing as well as issue of weight certificate.
- (xxxi). The port has proposed 40% increase in the wharfrage charge of containers. The proposed increase is accepted in line with the general increase approved in the other tariff items. It has proposed to maintain status quo in the existing ground rent on containers. In any case this will not have any impact on the revenue as the port does not expect to handle containers at its berth.
- (xxxii). The COPT has filed a separate proposal for revision of hire charge of Dredger Nehru Shatabdi and Floating Crane Periyar which is simultaneously processed by this Authority. The decision of the Authority in that case is incorporated in the revised Scale of Rates of the port.

The port has also filed separate proposals for fixation of charges for Container Freight Station (CFS) and fixation of way leave charge for cable TV lines and telephone cable lines.

In the existing Scale or Rates of the port, way leave charges for laying pipelines is rightly prescribed under Estate Rentals. The port has, however, in the tariff revision proposal included way leave charges for gas / oil pipe line under miscellaneous charge. This Authority in the various Orders has held that way leave charges is to be prescribed at par with lease rent applicable for respective land of the Major Port Trusts. The port has in the separate proposal filed for revision of estate rental included revision of way leave charges for laying

pipelines, etc. That being so, it will be dealt with separately in the relevant estate revision proposal.

As regards the tariff proposed for CFS status quo is maintained and the proposal of the port in this regard will be disposed through a separate Order.

- (xxxiii). The port has proposed a separate condition in the SOR stating that if containers lying at CFS and other port facilities are to be shifted for stuffing / destuffing, then housekeeping / shifting charge will have to be paid at the rates approved for the IGTPL who offers the said service. This condition is not proposed in the CFS proposal. It is not found relevant to prescribe such a condition in the Scale of Rates of the port. In any case, since the IGTPL is expected to move the containers operations from RGCT to ICTT at Vallarpadam, the proposed condition may not be relevant.
- (xxxiv). (a). The port has proposed exorbitant increase in some of the miscellaneous services such as use of fire tender or fire pump from Rs.350/- to Rs.8000/- per hour, consumables to be recovered at actuals, etc., which are not substantiated with separate cost analysis. The charges for miscellaneous services are restricted to 40% in line with the tariff increase allowed in other items.
- (b). The license fee for jetties, piers and boat pen is prescribed separately in the existing Scale of Rates in the range of Rs.335/- to Rs.800/- which is now proposed at a uniform rate of Rs.7400/- as a part of standardization. The proposed rate is found to be very high in comparison to general hike of 40% proposed for other items. The port has made a general statement that the increase proposed is in lieu of increase in dredging expense both capital and maintenance and other marine survey expense. The proposed tariff is not justified with a separate cost analysis to justify a special treatment. The increase is allowed only to the extent of 40% in the existing tariff for these items.
- (c). The existing Scale of Rates prescribe separate tariff for old bunks and new bunks. The port has proposed to rationalise/ standardize the existing tariff but the basis for such rationalised tariff is not explained despite request. It is observed that the impact of such standardization will lead to 75% to 129% increase in the rate for some of the old bunks. The rationalization in the tariff is allowed subject to restricting the increase to the extent of 40% in the existing rates.
- (d). The port has proposed to introduce tariff for some new items such as passenger launch at Rs.2000 per launch per day, penalty for VCN cancellation, vehicle parking fee after 8 hours free parking, etc. Since the proposal is for miscellaneous service, the proposal of the port for these items is approved. Incidentally there has not been any objection from the users / user association on the tariff proposed for these items.
- (e). The charges proposed to be introduced for embarkation / disembarkation of passengers was Rs.100 per person. Subsequently, when this case was in advance stage of finalisation, the port vide letter dated 14 January 2010 has proposed to amend the schedule and has proposed to levy Rs.100 per person as passenger fee for all passengers and Rs.200 per person for passengers involving checking and baggage and screening. The subsequent proposal is a new tariff item. Since it did not form part of the original proposal which was taken up for consultation with users / user associations, it is not found appropriate to consider the tariff proposed at the final stage by the port. The tariff proposed for embarkation / disembarkation at Rs.100 per person in the original proposal is approved as it is comparable to the rate prescribed at Rs.150 per passenger in Mumbai Port Trust and Rs.100 per passenger in Kandla Port Trust. The port may, if necessary, come up with a separate suitable proposal for the

new items proposed by it which could not be considered as part of this exercise.

- (f). The tariff proposed for issue of wharf entry permits to authorised visitors in the original proposal has been modified subsequently by the port. The port has stated that the revised proposal was discussed with the users / user association in December 2009. Since the tariff proposed is for new system to ensure security requirement and to recover tariff for services which was offered free under the existing system and also recognising that the proposal has been discussed with the concerned users who have generally not opposed the revised tariff proposed, the proposal of the port is accepted.

Since the validity of the existing wharf passes (issued free to various users associations under the existing system) expired on 31 December 2009, the port proposes to implement the proposed rates on adhoc basis from 1 February 2010 as already agreed by the users pending approval of TAMP. Clause 2.17.1. to 2.17.4 of the tariff guidelines allow Port Trust to levy the tariff for new item on an adhoc basis simultaneously, with submission of proposal to TAMP subject to the condition that the adhoc rate must be derived based on existing notified tariffs for comparable service / cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users. Since the proposed levy has been discussed by the port with the concerned users who have agreed for implementation of the rate on adhoc basis from 1 February 2010, this Authority allows the implementation of the proposed rate from 1 February 2010.

- (g). The tariff proposed for taking photography or shooting films, erection of hoardings is approved as proposed by the port even though the increase proposed is more than 40% recognising that these tariff are for miscellaneous items are not related to port operations.
- (h). The existing Scale of Rates prescribed toll charges per vehicle on daily basis and annual basis. The port has now proposed rates for quarterly, 6 monthly and on 9 monthly basis also. It has also included toll charges for prime movers and chassis, cranes, pay loaders separately. The proposal of the port is accepted.
- (xxxv). The port has filed a separate proposal for revision of lease rental. The port has subsequently vide its letter dated 29 December 2009 stated that the revised proposal for revision of estate rental will be submitted based on the final the land valuation report submitted by the Approved Valuer. The revised proposal when received from the port will be processed separately following the Government guidelines of March 2004. Till such time, the existing schedule is continued to be included in the revised Scale of Rates of COPT.
- (xxxvi). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.
- (xxxvii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 the rates approved by this Authority will be ceiling level and the rebates / discounts will be at the floor level. The COPT will have the flexibility to charge lower rate if it is so desires based on the commercial judgment of the port.
- (xxxviii). The validity of the existing Scale of Rates of the COPT was last extended till 31 December 2009. The port is allowed to continue with levy of the existing tariff till the implementation of the revised Scale of Rates approved by this Authority. The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of the three years. As already mentioned earlier, the cost position considered in this analysis is for two years i.e. 2010-11 and 2011-12, hence the tariff prescribed will be for truncated validity period. The financial position considered for the purpose of this analysis is

only till 31 March 2012, hence the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2012.

13.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the COPT which is attached as Annex - III.

13.2. The tariff guidelines stipulate that the tariff approved by this Authority will come into effect 30 days from the notification of the Order in the Gazette and shall be in force till 31 March 2012. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of the COPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the COPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.4. In this regard, the COPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the COPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson
[No. ADVT III/IV/143/09-Exty.]

ANNEX - I (a)

Consolidated Cost statement of Cochin Port Trust

Rs. in lakhs

Sr.No.	Particulars	Actuals as furnished by COPT	Estimates furnished by COPT				Estimates modified by TAMP		
			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
	Traffic (In MTs)		11.97	13.75	15.70	15.76	13.75	15.70	15.76
I	Operating Income								
	(i) Cargo/ Container Handling income	6424	7810	7166	7188	9318	10702	11637	
	(ii) Vessel related income	8010	7860	8345	8615	7450	8345	8615	
	(iii) Estate Income	4055	4622	3422	3422	2922	1722	1722	
	Total Operating Income (i to iii)	18489	20293	18934	19226	19690	20770	21975	
II	Operating cost (excl depreciation)								
	(i) Cargo Handling & storage	3145	3948	3024	3021	1806	1912	2023	
	(ii) Port and dock facilities	8319	10967	15959	16347	11374	12650	13207	
	(iii) Estate Activity	2171	2555	2682	2817	678	718	759	
	Total Operating Cost (i to iii)	13635	17470	21665	22185	13858	15279	15989	
III	Depreciation	947	1954	2578	2578	1817	2578	2578	
IV	Mgt & Genl Admn Overheads	4963	5912	6208	6518	5251	5555	5878	
V	Operating Surplus/(Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-1057	-5044	-11517	-12054	-1236	-2642	-2469	
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	559	539	550	561	539	550	561	
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)								
	(i) Pension payment / contribution	3866	4800	5040	5292	5290	5597	5922	
	(ii) Loss on sale of assets	0	0	0	0	0	0	0	
	(iii) Others with details	0	358	375	394	108	114	121	
	Total	3866	5158	5415	5686	5398	5712	6043	
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-3307	-4618	-4865	-5125	-4859	-5162	-5482	
IX	Surplus before return (V) + (VIII)	-4364	-9662	-16382	-17179	-6095	-7804	-7951	

X	Capital Employed	47885	55668	95851	92734	39768	81119	78407
	(a). Capital dredging cost funded by grant in aid from the Government on which return is not allowed					0	29445	29147
	(b). Business Assets [other than (a) above]	45751	53616	93842	90769	37715	49666	47296
	(c). Business Related Assets	2085	2041	1997	1953	2041	1997	1953
	(d). Social obligation assets	12	12	12	12	12	12	11
XI	Return on Capital employed	7428	8708	15141	14647	6185	8094	7712
XII	Capacity Utilization in %	43%	49%	56%	56%	58.04%	56.06%	56.27%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	3187	4276	8489	8242	3790	4892	4664
XIV	Net (Deficit) (IX) - (XIII)	-7551	-13938	-24871	-25422	-9885	-12696	-12614
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	-40.84%	-68.68%	-131.36%	-132.22%	-50.20%	-61.12%	-57.40%
XVI	Average net deficit as % of income for the period March 2010 to March 2012			-131.79%		-58.88%		
I	Cost statement for the port as a whole excluding estate activity		2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
II	Operating Income excluding (estate activity) [(I)-(I(iv))]		15670	15511	15804	16768	19048	20253
III	Net deficit as in sr. No XIV above		-13938	-24871	-25422	-9885	-12696	-12614
IV	Less Net deficit pertaining to estate activity [Annex -I (d)]		-1032	-2795	-3031	-707	-2540	-2715
V	Net deficit excluding estate activity		-12906	-22076	-22391	-9177	-10155	-9899
VI	Net Deficit as a % of operating income (V/II in %)		-82%	-142%	-142%	-54.73%	-53.31%	-48.88%
VII	Average net deficit as % of income for the period March 2010 to March 2012			-142.00%		-51.16%		

ANNEX - I (b)

Cost statement for vessel related activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	2008-09 (Actuals furnished by COPT)	Estimates furnished by COPT			Estimates modified by TAMP		
			At existing tariff			At existing tariff		
			2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	Operating Income	8010	7860	8345	8615	7450	8345	8615
II	Operating Expenses							
	(i) Salary & wages	2511	2983	2987	3127	2983	3009	3183
	(ii) Power	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) Fuel	604	952	845	876	734	886	938
	(iv) Repairs and maintenance	620	1407	1246	1292	1407	1246	1292
	(v) Dredging	3372	4200	9417	9517	6300	9650	10210
	Less met from revenue share receivable from the IGTPPL					-949	-3744	-4098
	(vi) Others	1212	1425	1464	1535	899	1603	1682
	Total	8319	10967	15959	16347	11374	12650	13207
III	Depreciation	590	1050	1606	1606	1035	1606	1606
IV	Allocated share of Mgt & Genl overheads	2863	3582	3761	3949	3029	3204	3390
V	Operating Surplus/ Deficit (II)-(III)-(IV)	-3762	-7735	-12966	-13286	-7988	-9114	-9587
VI	Allocated share of FMI	242	209	213	217	209	213	217
VII	Allocated share of FME	2230	3125	3281	3445	3271	3460	3661
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1987	-2916	-3068	-3228	-3062	-3247	-3444
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-5750	-10654	-16048	-16514	-11049	-12362	-13031

X	Total Capital Employed for the activity	13776	20505	63619	61696	15865	55611	53758
	Capital dredging cost funded by grant in aid from the Government on which return is not allowed						29445	29147
XI	Return on capital employed	2204	3281	10179	9871	2538	4187	3938
XII	Capacity Utilization in %	43	49	56	56	58.04%	56.06%	56.27%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	942	1611	5707	5555	1520	2379	2230
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-6692	-12265	-21754	-22069	-12569	-14740	-15261
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-84%	-156%	-261%	-256%	-168.7%	-176.6%	-177.1%
XVI	Average net deficit as % of income for the period March 2010 to March 2012			-258%		-176.60%		

ANNEX - I (c)

Cost statement for cargo handling activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	2008-09 (Actuals as furnished by COPT)	Estimates furnished by COPT			Estimates modified by TAMP		
			At existing tariff			At existing tariff		
			2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	Operating Income 50% of Revenue share received / receivable treated as revenue in the estimates by us. Total Income	6424 0 6424	7810 0 7810	7166 0 7166	7188 0 7188	7810 1508 9318	7517 3185 10702	7539 4098 11637
II	Operating Expenses (i) Salary & wages (ii) Power (iii) Fuel (iv) Repairs and maintenance (v) Dredging (shifted to port and dock activity in our cost statement) (vi) Others	1255 0 5 155 1686 43	1343 0 14 411 2100 81	1410 0 14 432 1083 85	1481 0 15 453 983 89	1343 7 8 411 0 46	1421 8 435 0 48	1503 8 460 0 51
	Total	3145	3948	3024	3021	1806	1912	2023
III	Depreciation	239	682	682	682	567	682	682
IV	Allocated share of Mgt & Genl overheads	844	978	1027	1079	893	945	1000
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	2195	2202	2433	2407	6052	7163	7933
VI	Allocated share of FMI	194	208	212	216	208	212	216
VII	Allocated share of FME	658	853	896	941	893	945	1000
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-463	-646	-684	-725	-686	-733	-784
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	1732	1556	1749	1682	5366	6430	7149
X	Capital Employed for the activity	25441	28525	23626	22772	21456	20731	20007
XI	Return on capital employed	3975	4473	3693	3561	3352	3239	3127
XII	Capacity Utilization	43	49	56	56	58.04%	56.06%	56.27%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1700	2196	2070	2004	1974	1845	1787
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	32	-640	-322	-322	3392	4585	5362
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	0%	-8%	-4%	-4%	43.4%	61.0%	71.1%
XVI	Average net deficit as % of income for the period March 2010 to March 2012			-4%		65.13%		

ANNEX - I (d)

Cost statement for Estate activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	2008-09 (Actuals furnished by COPT)	Estimates furnished by COPT			Estimates modified by TAMP		
			At existing tariff			At existing tariff		
			2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	Operating Income							
	(i) Rent from land	2170	2721	1521	1521	2721	1521	1521
	(ii) Electricity Charges	1558	1700	1700	1700	0	0	0
	(iii) Water Charges	69	80	80	80	80	80	80

	(iv) Road Toll	97	80	80	80	80	80	80
	(v) Others	161	42	42	42	42	42	42
	Total	4055	4622	3422	3422	2922	1722	1722
II	Direct Expenses							
	(i) Estate Maintenance	415	679	713	749	439	465	491
	(ii) Administration & General Expense	203	191	200	210	215	227	240
	(iii) Electricity Charges	1530	1637	1719	1805	0	0	0
	(iv) Others	23	48	50	52	24	26	27
	Total	2171	2555	2682	2817	678	718	759
III	Depreciation	118	223	290	290	215	290	290
IV	Allocated share of Mgt & Genl overheads	1256	1352	1420	1491	1329	1406	1482
V	Operating Surplus/ Deficit (I)-(II)-(III)-(IV)	510	493	-970	-1175	700	-691	-814
VI	Allocated share of FMI	123	123	125	128	123	125	128
VII	Allocated share of FME	979	1180	1239	1300	1235	1306	1382
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-856	-1057	-1113	-1173	-1112	-1181	-1254
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-346	-584	-2083	-2348	-412	-1872	-2069
X	Capital Employed for the activity	8479	6634	8603	8263	2446	4776	4642
XI	Return on capital employed	1249	954	1269	1214	295	668	647
XII	Capacity Utilization	43	49	56	56			
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	534	468	711	683	295	668	647
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-880	-1032	-2795	-3031	-707	-2540	-2715
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-22%	-22%	-82%	-89%	-24.2%	-147.5%	-157.6%
XVI	Average net surplus / deficit as % of income			-85%		-144.09%		

ANNEX - II

Cost statement for the operations at Single Point Mooring for determining the rate for pilotage and pull back service

		Rs. in crores							
Sr. No.	Particulars	Actual	Estimates furnished by COPT				Estimates modified by TAMP		
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	
I	Vessel Traffic (Nos)								
	Coastal	36	44	44	44	44	44	44	
	Foreign	45	34	40	40	34	40	40	
	Total	81	78	84	84	78	84	84	
II	Size (GRT)								
	Coastal	1420358	1628000	1628000	1628000	1628000	1628000	1628000	
	Foreign	3896898	3510000	4535000	4535000	3510000	4535000	4535000	
	Total	5317256	5138000	6163000	6163000	5138000	6163000	6163000	
	Average GRT								
	Coastal	39454	37000	37000	37000	37000	37000	37000	
	Foreign	86598	103235	113375	113375	103235	113375	113375	
III	Pull Back Operation (hrs)								
	Coastal	1029	1179	1179	1179	1179	1179	1179	
	Foreign	1720	1549	2002	2002	1549	2002	2002	
	Total	2749	2728	3181	3181	2728	3181	3181	
IV	Vessel Related Income (Rs. in crs.)								
	(i). Pilotage	10.71	10.35	12.42	12.42	10.35	12.42	12.42	
	(ii). Pull back	7.30	7.24	8.45	8.45	7.24	8.45	8.45	
	Total Income	18.01	17.60	20.86	20.86	17.60	20.86	20.86	
V	Expenditure (Rs. in crs.)								
	(i). Tug hire charges	9.86	9.86	9.86	9.88	9.86	9.86	9.86	
	(ii). Fuel	1.16	1.22	1.28	1.34	1.23	1.40	1.48	
	(iii). Water	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	
	(iv). Vessel Traffic Management System - Dep (Rs.9 crores / 10 years) x 1/3		0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	
	(v). Pilots establishment charges	0.17	0.17	0.20	0.20	0.17	0.18	0.19	
	(vi). Overheads	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	
	Total Cost	12.19	12.55	12.64	12.74	12.55	12.74	12.85	
VI	Return on Capital Employed (16% on 1/3 of Capital employed i.e. Rs. 9 crores)		0.48	0.48	0.48	0.43	0.38	0.34	
VII	Total cost + Return	12.19	13.03	13.12	13.22	12.98	13.12	13.18	

(in Rs)

Computation for arriving at rate for Pull back operations after considering the concession applicable to coastal vessels

Sr. No.	Particulars	Furnished by COPT	Working by TAMP	Modified by TAMP considered for 2009-10 (March 2010, 2010-11 and 2011-12)
1	Total cost + ROCE to be recovered (from VII above) equally allocated between pilotage and pull back services	65133814		136928925
2	(a). Pull back tug hours of coastal going vessel (as furnished by COPT)	1179		2456
	(b). Pull back tug hours of foreign vessel (as furnished by COPT)	1549		4133
	Total actual pull back hours (2 (a+b))	2729		6589
3	Working by COPT			
	$1549x + 1179 \times 0.6x =$	65133814	$2456x + 4133 \times 0.6x =$	136928925
	$1549x + 708x =$	65133814	$2456x + 2480x =$	136928925
	$2257x =$	65133814	$4936x =$	136928925
	$x =$ (Foreign going vessel rate)	28859	$X =$	27741
4	Foreign going vessel rate in dollar terms applying the then prevailing exchange rate (port has considered exchange rate of 1US\$ = Rs.48 which is updated based on the prevailing exchange rate at Rs.45.735 in our analysis) - per tug per hour	601.25		606.56
5	Coastal vessel Rate = $0.6 \times$ foreign going vessel rate (per tug per hour)	17316		16645

Computation for arriving at rate for Pilotage fee for SBM after considering the concession applicable to coastal vessels

Sr. No.	Particulars	Furnished by COPT	Working by TAMP	Modified by TAMP considered for 2009-10 (March 2010, 2010-11 and 2011-12)
1	Total cost + ROCE to be recovered (from VII above) equally allocated between pilotage and pull back services for determining the tariff by the COPT	65133814		136928925
2	Share of Management and general overheads allocated to this activity for common overheads at 20% of the Overhead under the pilotage activity			53002682
3	Share of Return on common assets allocated to this activity for common assets of the port (20% allocated to this activity)			32079133
4	Modified cost plus return in our analysis	65133814		222010740
5	GRT of vessel			
	(a). Foreign	3510000		9362500
	(b). Coastal	1628000		3391667
6	Working as given by COPT			
	$3510000x + 1628000 \times 0.6x =$	65133814	$9362500x + 3391667 \times 0.6x =$	222010740
	$3510000x + 9768000x =$	65133814	$9362500x + 2035000x =$	222010740
	$4486800x =$	65133814	$11397500x =$	222010740
	$x =$ Foreign going vessel rate	14.517	$X =$	19.479
7	Foreign going vessel rate in dollar terms applying the then prevailing exchange rate (port has considered exchange rate of 1US\$ = Rs. 48 which is updated based on the prevailing exchange rate at Rs. 45.735 in our analysis) (per GRT)	0.302		0.4259
8	Coastal vessel Rate = $0.6 \times$ foreign going vessel rate (per GRT)	8.71		11.69

Cochin Port Trust **Scale of Rates**

CHAPTER - I

1.1. Definitions - General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Cold move"** shall mean movement of vessel without power of the engine of the vessel.
- (iii). **"Day"** shall mean the period of 24 hours starting from 06.00 hrs. of a day and ending at 06.00 hrs. on the following day.
- (iv). **"Demurrage"** shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates, and shall not apply for cargo stored at areas licensed to Port users for such purpose.
- (v). **"Full Container Load" (FCL)** shall mean a container containing cargo belonging to one importer / exporter.
- (vi). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (vii). **"Free period"** shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall be exclusive of Customs notified holidays and Port's non-operating days.
- (viii). **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organisation (IMO).
- (ix). **"Hazardous cargo"** shall mean cargo classified as hazardous goods under International Maritime Organisation (IMO).
- (x). **"Inland water barge"** shall mean barge, which plies only in inland waterways.
- (xi). **"Inner Harbour"** shall mean dredged area and deep-water channels navigated by sea going vessels between eastern end of outer approach channel buoys to Mattancherry Bridge in the Mattancherry channel and to Venduruthy Bridge in the Ernakulam Channel.
- (xii). **"Less than a Container Load" (LCL)** shall mean a container containing cargo belonging to more than one importer / exporter.
- (xiii). **"Month"** shall mean 30 consecutive calendar days including holidays
- (xiv). **"Outer Anchorage"** shall mean area west of Vypin and Fort Kochi not within the navigational outer channel but within Cochin Port limits.
- (xv). **"Over dimensional container"** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xvi). **"Power driven vessel"** shall mean any vessel other than a sailing vessel.
- (xvii). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for receiving electrical supply to maintain the desired temperature.

- (xviii). **"Single buoy mooring (SBM) or Single point mooring (SPM)"** are loading buoys anchored offshore and serve as a mooring point for tankers to (off) load gas and/or fluid products.
- (xix). **"Sailing vessel"** shall mean a vessel propelled solely by wind power.
- (xx). **"Shifting"** shall mean the movement of a vessel from one berth to another berth or from one berth to anchorage / mooring or vice versa within the port limits.
- (xxi). **"Ship to Ship (STS)"** operation shall mean transfer of bulk liquid / gas cargo from one vessel to another vessel(s) at a designated place within the notified jurisdiction of Cochin Port for destination to other port(s).
- (xxii). **"Shut out cargo / container"** shall mean any cargo / container brought into the port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the port premises.
- (xxiii). **"Transshipment"** of cargo / container shall mean any cargo / container landed at Cochin and subsequently shipped through another vessel to other ports.
- (xxiv). **"Vessel Completion Date (VCD)"** means the date on which import operation of the vessel is fully completed.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). Port dues shall be applicable as coastal or foreign going as per the status of the vessel at the time of entry into the port.
 - (b). If the status of the vessel is changed during its stay in the port, then 50% of the pilotage fee for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg will be levied.
 - (c). Berth hire for the period in which the vessel changes its status will be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block.
- (iv).
 - (a). Vessel related charges shall be levied on ship owners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India,

State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.

- (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels into the Port limit in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi). **Penal Interest on delayed payments / refunds:**
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest per annum will be 13.75% from the day on which the penal interest starts accruing.
 - (b). Like wise, the port shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest per annum will be 13.75% from the day on which the penal interest starts accruing.
 - (c). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Port Trust. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the MPT Act 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
 - (d). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). The minimum charge recovered in any one application / bill shall be Rs. Hundred only (Rs.100.00).
- (ix). No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, port shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to the port is less than Rs.100/-.
- (x). Vessels carrying simultaneously break-bulk cargo and containers entering the port for simultaneous loading / unloading of containers as well as break bulk cargo, shall be treated as break bulk vessels for the purpose of levy of Port Dues, Pilotage and Berth Hire Charges. The status of the vessel will be determined based on the first visit of the vessel on a particular month for the purpose of levy of port dues.
- (xi). A ship will be considered as a scrap vessel from the date it is sold to breakers. Provided that the ship actually undergoes scrap in Cochin Port itself, dues shall be leviable at rates specified.
 - (a). When such a vessel occupies any berth, charges at coastal rates will be levied.
 - (b). The hire charges for bed of backwaters away from the dredged channels used by ships undergoing scrapping in Cochin shall be 25% of the normal berth hire applicable for coastal vessel provided they utilise their own mooring.

- (xii) (a). A sailing vessel shifting from any jetty / berth at Willingdon Island / Fort Cochin Wharf to a stream or berth or vice versa shall be liable to pay the fees chargeable for the stream or wharf berth as the case may be.
- (b). Sailing vessels will be allowed to be shifted in the inner harbour only undertow, which should be arranged by the owners at their cost, and with the prior written permission of the Deputy Conservator.
- (xiii) (a). The cost of damage caused to the equipment or any other property shall be recovered from the user in addition to the penalty.
- (b). Cochin Port Trust shall not be responsible to the user or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition. The user shall indemnify the port trust administration against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition, to any property belonging to the port including the equipment, or to any other persons or property. The liability of the user shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The user shall also indemnify the port for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.
- (xiv) (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. Cochin Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). Cochin Port Trust may also, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). Provided that Cochin Port Trust should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xv) (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign vessels.
- (b). The cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than Thermal Coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). In case cargo from foreign port lands at Cochin Port for subsequent transhipment to an Indian port on coastal voyages, 50% of the transhipment rate prescribed for foreign-going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.
- (e). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupees.
- (xvi) User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the COPT.

CHAPTER - II

VESSEL RELATED CHARGES**2.1.1. Schedule of Port Dues.**

Sl. No.	Type of vessel	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of same vessel	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal Vessel	Foreign-going vessel
1.	Tanker (Crude oil & POL Vessels calling at Port Oil Berths)	10.08	0.377	The due is payable once in 30 days	The due is payable on each entry into the port.
2.	Crude Oil Tanker at SBM & STS	10.08	0.377		
3.	Container Vessels	9.59	0.358		
4.	Other Bulk, Break Bulk & Passengers	7.69	0.287		

2.1.2. Concession in port dues shall be extended to the following vessels:

Sl. No.	Description	Concession / Exemption
1.	Vessels entering the port in ballast and not carrying passengers	25%
2.	Vessels entering the port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purpose of repairs)	50%
3.	(i). Any pleasure yacht (ii). Any vessel of war belonging to any Foreign Prince or State but not running for commercial purpose (iii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage (iv). Vessels of war flying the white ensign belonging to or in the service of the Republic of India but not running on commercial purpose (v). Any non-commercial vessel belonging to or in the service of Central Government, State Government or Union Territories (vi). Defence vessels (vii). Inland Water Barges carrying cargo to and from the Port	100%

Notes:

- Port dues are chargeable for sea-going vessels of 15 tons and above.
- For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- Whenever mother vessels carrying lash barges, discharge the barges at the outer anchorage and sail out from there without entering the inner harbour will not attract port dues. In such cases, port dues will be collected from the lash barges entering the inner harbour based on their GRT.
 - In cases where the mother vessels enter the inner harbour and attract port dues, then the port dues will not be leviable on the lash barges.

4. A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.

2.2. Pilotage Fees

2.2.1. Schedule of Pilotage fees

Sl. No.	Vessel Size (GRT)	Rate per GRT					
		Vessels at SBM & STS		Container Vessels		Other vessels	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)
(i).	Upto 30000			20.85	0.7790	21.49	0.8033
(ii).	30001 to 60000	11.69	0.4259	Rs.625500 plus Rs.16.67 per GRT over 30000 GRT	US \$ 23370 plus US \$ 0.6231 per GRT over 30000 GRT	Rs.644700 plus Rs.17.19 per GRT over 30000 GRT	US \$ 24099 plus US \$ 0.6426 per GRT over 30000 GRT
(iii).	60001 and above			Rs.1125600 plus Rs.14.59 per GRT over 60000 GRT	US \$ 42063 plus US \$ 0.5453 per GRT over 60000 GRT	Rs.1160400 plus Rs.15.05 per GRT over 60000 GRT	US \$ 43377 plus US \$ 0.5622 per GRT over 60000 GRT

2.2.2. Schedule of Miscellaneous Pilotage fees

1. Pilotage fee for sailing vessels / Barges

Sl. No.	Particulars	Unit	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Below 200 GRT	Each way per vessel	640.64	23.94
(ii).	200 GRT and above	Each way per vessel	949.70	35.49

2. Detention Charges

Sl. No	Particulars	Unit	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i)	For detention of a pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made	Per hour or part thereof	3746.40	140

3. Cancellation Charges

Sl. No.	Particulars	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	For the cancellation of the requisition for a service of a pilot with less than 2 hrs. notice to the Dy. Conservator.	5619.60	210

4. Pilotage fees for dredgers

Sl. No.	Particulars	Per 8 hour or part thereof (Rs.)
(i).	Dredgers other than for port dredging	11200

2.2.3. Schedule of Shifting Charges

Sl. No.	Vessel Size (GRT)	Rate per GRT					
		Vessels at SBM & STS		Container Vessels		Other vessels	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)
(i).	Upto 30000			5.21	0 19474	5.38	0.2008
(ii).	30001 to 60000			Rs.156300 plus Rs.4.17 per GRT over 30000 GRT	US \$ 5842.5 plus US \$ 0.1558 per GRT over 30000 GRT	Rs.161400 plus Rs.4.30 per GRT over 30000 GRT	US \$ 6024 plus US \$ 0.1606 per GRT over 30000 GRT
		2.9225	0.10647				
(iii).	60001 and above			Rs.281400 plus Rs.3.65 per GRT over 60000 GRT	US \$ 10516.5 plus US \$ 0.1363 per GRT over 60000 GRT	Rs.290400 plus Rs.3.77 per GRT over 60000 GRT	US \$ 10842 plus US \$ 0.1406 per GRT over 60000 GRT

2.2.3. (i). Shifting fee for Sailing Vessels / Barges

Sl. No.	Particulars	Unit	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Below 200 GRT	Each way per vessel	350	12.75
(ii).	200 GRT and above	Each way per vessel	420	15.31

Notes:

- Pilotage fee is a composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of port's pilot, with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting(s) of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges.
- In case of requisition for the cancellation of the services of the pilot due to power failure or due to break down of port's equipment, within 2 hours before the scheduled time of sailing of the vessel, no cancellation charges will be levied based on a certificate issued to this effect by the concerned officer duly authorised by the port. Likewise, charges for detention of pilot will also not be levied in case the delay is for reasons directly attributable to Port.
- Every vessel, not under own power, including dumb barges will be charged 50% extra pilotage fee.
- No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
 - "Port convenience" is defined to mean the following:
 - If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted / in-berthed for undertaking dredging work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT

CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

- (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority vessels, which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (iii). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (iv). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent-berth due to length restrictions, such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (v). Whenever a vessel is shifted from berths to accommodate classified defence cargo vessel or any vessel carrying hazardous cargo, which needs adjacent-berth to be kept vacant for safety reasons, such shifting and the shifting made to reposition such shifted vessel shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (vi). Container vessels shifted from Container Berths in order to accommodate classified defence cargo in containers and shifted back to container berth after sailing of the defence classified container vessel shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (vii). Bulk / break bulk cargo vessel shifted from one berth to another berth in order to accommodate storage of cargo or shifted due to break down of Port's equipment engaged by the vessel, stacking of cargo at berth frontage due to limitations in load bearing capacity and also due to space constraints shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (b). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. This benefit will, however, not be applicable in the following cases:
- (i). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
 - (ii). Vessels using the berth exclusively for over side loading / discharge.
 - (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

2.2.4 Charges for hire of Floating craft

Sl. No.	Category	Unit	Rate (Rs.)
1.	Pilot Launch and other launches	Per hour or part thereof	490.00
2.	Mooring Tug	Per tug per hour or part thereof	18620
3.	Dredger GHD Nehru shatabdi	Per hour or part thereof	35843
4.	L & T Poclain & Barge Vijaya	Per hour or part thereof	2100
5.	Speed Boat - twin screw	Per hour or part thereof	13500
6.	Speed Boat - single screw	Per hour or part thereof	6000

2.2.5 Charges for the use of Port's Dry Dock

Sl. No.	Particulars	Rate per day or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)
1.	Docking & undocking the vessel including 1 st day hire, assisting docking & undocking excluding Tugs, Mooring boats, Pilotage etc. and cleaning of dry dock.	90000	3279.76
2.	Dry dock hire from 2 nd day to 10th day (both days inclusive) per day or part thereof	45000	1639.88
3.	Dry dock hire from 11 th day to 20 th day (both days inclusive) per day or part thereof.	90000	3279.76
4.	Dry dock hire from 21 st day or part thereof.	112500	4099.70
5.	Arranging blocks.	45000	1639.88
6.	Slipway per day or part thereof.	3000	-

Notes:

1. An amount of Rs.1500/- per day or part thereof will be charged for providing fire line.
2. For connecting & disconnecting shore supply, Rs.5000/- will be charged per vessel. Electricity and fresh water shall be supplied as per availability and will be charged as per the scheduled rates applicable.
3. Rs.2000/- per day or part thereof will be charged for tying the vessel at Dolphin.
4. Removing & refitting blocks in way of repairs will be charged @ Rs.2000/- per set of block.
5. The hirer should do the cleaning of dry dock at his cost except for the first day.
6. Facilities available at dry dock viz. staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ Rs.1750/- per hour or part thereof shall be levied. If used beyond day shift, i.e. after 1600 hours, then the charges shall be double the day shift charges.
7. Hire period shall be counted from 0000 hours of the calendar date on which flooding operation starts and for docking till 2400 hours of the calendar date on which dewatering of the dock after undocking ceases.
8. Removing of garbage from dry dock will be done by the hirer.
9. The minimum charges payable shall be for a period of 2 calendar days and fraction of subsequent day shall be counted as one day.
10. Any damages to the dry dock during the docking/undocking operation and also during its stay inside/alongside dry dock will be responsibility of the hirer and the cost of damage/loss will be recovered from the hirer. The COPT shall not accept any responsibility/liability whatsoever for any detention of the vessel using the dry dock on account of any reasons.
11. The port will not be responsible for any damage/loss to the craft/crew of the craft that dry docked/berthed alongside.
12. For docking/undocking of vessel on Sunday/Holidays, an additional charge equivalent to 50% of the rates prescribed at Sl.No.1 of this Schedule shall levied.

13. 50% of the prescribed charges at Sl.No.1 this Schedule shall be levied in case the requisition for docking or undocking operations is cancelled by the hirer.

These extra charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock in charge not later than 1400 hours on 2 days previous to the day fixed for operation.

14. If services of tug, launch, etc. are utilized as a requirement of the dry dock during docking/undocking operation, the same will be charged as per Scale of rates.
15. While submitting the requisition for the dry dock, the hirer must furnish all the required details of the vessel, along with the expected period of stay in the dry dock indicating dates.

2.3. BERTH HIRE CHARGES

2.3.1. Schedule of berth hire charges.

Sl. No.	Vessel size (GRT)	Rate per GRT per hour or part thereof							
		General Cargo berths Q 1 to Q 6		Container Berths Q 7, Q 8 and Q 9		Oil berths Cochin Old Terminal, North Tanker berth, South Tanker berth		North and South Coal Berths	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)
1.	Upto 15000	0.2026	0.00757	0.1769	0.00714	0.1535	0.00574	0.1215	0.00454
2.	15001 to 60000 GRT	0.1210	0.00452	0.1040	0.00390	0.1210	0.00452	0.08710	0.00328
3.	Above 60000 GRT	0.1378	0.00515	0.1378	0.00515	0.1413	0.00528	0.07097	0.00265

2.3.2 Schedule of berth hire charges for Inland Water Barges

Rate per GRT per hour (in Rs.)
0.07097

Note:

In cases where GRT of barge is not available, the rate prescribed above will be applicable (on per tonne per hour basis) with reference to the capacity of the Barge in tonnes.

2.3.3. Schedule of Berth Hire Charges for other vessels/floating crafts/bodies

Sl. No.	Classification	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Re.)	Foreign -going vessel (in US \$)
1.	Fertiliser Berth - Q10 & New BTP berth	0.2574	0.0962
2.	Lash Barges:		
	(i). Berth hire for occupying any berth	0.1807	0.00676
	(ii). Fleeting charges when barges wait at fleeting areas	0.0585	0.00221
3.	Floating Crafts/ bodies:		
	(i). If occupies port berths	0.1807	0.00676
	(ii). If does not occupy port berths but remain in port water area	0.0585	0.00221

4.	Any other vessels:	Rate per vessel per hour or part thereof			
		Sailing vessel / Pleasure yachts		Fishing vessels and trawlers	
		Coastal (in Rs.)	Foreign - going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign -going (in US\$)
(i).	Occupying any berth	23.50	0.8784	37.64	1.4053
(ii).	Occupying a low Wharf Berth / Fort Cochin wharf berth / jetty at Willingdon Island or other shallow water area for anchoring with their own gear anywhere within port limits.	11.77	0.4394	18.78	0.70213
(iii).	Pleasure yachts: For occupying Pathemari anchorage at Fort Cochin wharf or anchorage in the stream under its own moorings.	-	-	11.77	0.4394
5.	Any vessel anchoring with their own gear anywhere in the dredged area and deep-water channels navigated by sea going vessels.	23.50	0.8784	23.50	0.8784

Note:

In case of Sl. No.3, if GRT of floating crafts / bodies is not available, the rate prescribed will be applicable (on per tonne per hour basis) with reference to the capacity of floating craft in tonnes.

2.3.4. Charges for Hired Tugs

Particulars	Rate per tug hour or part thereof	
	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign- going Vessel (in US \$)
Tug charges for SPM, STS or any other operations	16645	606.56

Notes:

- Berth Hire Charges shall be collected for the period from berthing to un-berthing of the vessels.
 - In respect of container vessels availing the window facility, berth hire charges shall be collected for the period of window allocated to the vessels or the actual period of occupation whichever is higher.
- Berth hire charge includes the charges for wharf cranes, for first operation (subject to availability) and part of cost of Cochin Port Trust labour supply wherever necessary.
- No berth hire will be charged on the vessel after expiry of four hours from the time the vessel signals its readiness to sail. There shall be a penalty equal to one day's berth hire charge for a false signal.
- The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- Any vessel occupying a berth or berths and requesting any other adjacent berth or berths to be kept vacant for their convenience or due to the nature of the cargo to be handled at that particular berth or for any other reasons, shall be charged with additional Berth Hire for each such berth or berths kept vacant for the actual duration. The GRT of the vessel actually berthed shall be reckoned with for computation of the dues to the Port.

- (ii). The requisition for keeping the adjacent berth vacant may be given either by the vessels' agent or by the consignee / consigner, or the berth(s) may be kept vacant by the Port considering the nature of the cargo handled, provided advance notice of such action is given by the Port to the vessel-agent. In all such cases, the additional Berth Hire shall be collected from the vessel agent / steamer agent, along with the normal charges, since they are vessel related charges.
6. If the port is not in a position to utilise the berth / berths because of the presence of the classified cargo in the shed / sheds, the consignee of the classified cargo will pay to the port an amount equal to the normal berth hire charges recoverable from the ship which has landed such cargo till the last packet from the shed / sheds is cleared.
7. Berth hire charges will not be recovered when fishing vessels / trawlers are anchored at private jetties paying licence fees under the Cochin Port Trust Licensing of Jetties, Slipway and Boat pen Regulations 1968, as amended from time to time.
8. No berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth operated by the Cochin Port for continuous one hour or more due to non-availability / breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port. This provision will, however, not apply in the case of vessels idling at berths operated by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL).
9. Low wharf, Muraf Jetty and Fort Cochin Jetty are declared as fleeting areas for lash barges.

2.4. Supply of fresh water to vessels

Sl. No.	Description	Coastal vessel. (in Rs.)		Foreign-going vessel (in US \$)	
		Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge	Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge
1.	Supply through Barges				
	(i). At inner harbour	262.22	6556.20	9.80	245.00
	(ii). At outer harbour	1049.02	26224.80	39.20	980.00
2.	Water supply through shore	149.87	3746.40	5.60	140.00

2.5. Charges for use of Barge Jetties.

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	At Q 10 Area	Per jetty per month or part thereof	167020
2.	Near South Coal Berth	- do -	176400

CHAPTER - III

CARGO RELATED CHARGES

3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo

Sl. No.	Description of commodity	Unit	(Rate in Rs.)	
			Coastal	Foreign
1.	Animals, birds, reptiles	Each	46.20	77.00
2.	Asbestos	MT	50.40	84.00
3.	Cashew, nuts and fruits			
	(i). Raw cashew nut	MT	29.40	49.00
	(ii). Cashew kernels	"	37.80	63.00
	(iii). Fruits, tamarind seeds, tapioca, coconut, copra	"	28.80	48.00

4.	(i). Thermal Coal	MT	56.00	56.00
	(ii). Coal other than Thermal Coal, coke, wood charcoal, firewood	"	33.60	56.00
5.	Coir, coir products, jute, jute products	MT	40.30	67.20
6.	Construction and building materials			
	(i). Sand, stones	MT	31.20	52.00
	(ii). Granite, Marble	"	40.20	67.00
	(iii). Cement, Clinker, Clay, Chalk	"	43.70	72.80
7.	Cotton, cotton waste, twist yarn, wool, clothes & Cotton piece goods	CUM	29.40	49.00
8.	Defence goods	MT	130.55	217.55
9.	Fertiliser - raw material & finished - at Q10 Berth			
	(i). Sulphur	MT	37.20	62.00
	(ii). Rock phosphate	"	34.20	57.00
	(iii). Finished fertilisers	"	34.20	57.00
	Fertiliser - raw material & finished at other Berths			
	(i). Sulphur	MT	52.10	86.80
	(ii). Rock phosphate	"	47.90	79.80
	(iii). Finished fertilisers	"	47.90	79.80
10.	Food grains, oilseeds, cereals, pulses, bran of all kinds	MT	36.95	61.60
11.	Fuel for Ship's bunkers	MT	24.00	40.00
12.	Liquid cargo, acids			
	(i). Crude oil - at Port Berth	MT	65.00	65.00
	(ii). Crude oil - SBM	MT	25.00	25.00
	(iii). POL products - at Port Berth	MT	65.00	65.00
	(iv). POL products and other liquids - STS	MT	25.00	25.00
	(v). Liquid ammonia	MT	71.40	119.00
	(vi). Phosphoric acid	MT	65.50	109.20
	(vii). Molasses, edible oils & other liquids	MT	54.60	91.00
13.	Metals and Metal products	MT	67.20	112.00
14.	Metal Scrap	MT	54.00	90.00
15.	Minerals and ores	MT	43.70	72.80
16.	Motor vehicles except Motorcycles			
	(i). By RO-RO system	Per vehicle	900.00	1500.00
	(ii). Other than by RO-RO system	Per vehicle	1800.00	3000.00
17.	Motor Cycles	Per vehicle	300.00	500.00
18.	Oil cakes & fodder	MT	47.05	78.40
19.	Paper, paper products and newsprint	CuM	31.20	52.00
20.	Salt	MT	8.40	14.00
21.	Ship stores, provisions	MT	30.00	50.00
22.	Soda Ash	MT	15.00	25.00
23.	Sugar, Raw Sugar	MT	37.20	62.00
24.	Sludge, Oily waste	MT	54.00	90.00
25.	Unaccompanied personal baggage	CuM	47.05	78.40
26.	Wood, timber and products			
	(i). Timber logs	Cu M	20.40	34.00
	(ii). Wood, bamboo, wood products	MT	47.05	78.40
	(iii). Wood Pulp	MT	34.45	57.40
27.	Any item other than those specified above.	MT	60.00	100.00

Notes:

1. "Wharfage" shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the port limits or passing through the declared landing stage of the port, whether portage was provided by the port or not.

2. Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry / coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
3. (a). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
(b). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
4. Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.
5. Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of:
 - (a). Vessel's draft survey certificate / Vessel's Manifested Quantity in case of dry bulk cargo;
 - (b). Vessel's ullage certificate quantity / Vessel's Manifested Quantity in case of liquid bulk;
 - (c). Bill of Entry / shipping bill quantity in all other cases.
 - (d). In case of coastal cargo, if Bill of Entry or Shipping Bill is not available, Cochin Port Trust shall decide the documents to be relied upon.
6. Goods free of wharfage:
 - (a). Cargo consigned to or by the Cochin Port Trust.
 - (b). Import cargo delivered through Inland Water Barges.
 - (c). Motor vehicles such as chassis / trailers with or without prime movers, trucks etc. used for transportation of cargo / containers through Inland Water Barges handled by RORO system or other than by RORO system.
 - (d). Bonafide passengers' and seamen's baggage and personal effects accompanying them.
 - (e). Bonafide ship's fittings of the same vessel.
 - (f). Sweepings collected on shore.
 - (g). Fodder accompanying livestock and not manifested as cargo.
 - (h). Pallets used for the export of palletised cargo from the wharves.
 - (i). Half wharfage is payable in respect of the above items from 6 (b) to 6 (h) provided their handling is undertaken by Cochin Port Trust.
7. Cargo transshipped along side berths, reshipment or shut out cargo shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfage applicable to that cargo.
8. Cargo transshipped other than at along side berths shall be considered as single handling and shall be assessed at 50% of the wharfage for the cargo handled in such manner. However this condition shall not apply to STS operations.

9. Port shall not arrange for the portage at wharf for the following cargo and the owners shall make their own arrangements for handling them at their expense and risk:
- Animals, birds, reptiles.
 - Fertiliser and fertiliser raw material handled at Q 10 berth.
 - Goods free of wharfage except 6 (a).
 - Any cargo handled through pipelines.

3.2. Demurrage Charges / Storage Charge

3.2.1. Free Period

Sl. No.	Description	Free Period
1.	Import Cargo	7 days
2.	Salvaged Goods	3 days
3.	Export, transshipment and shut out cargo subsequently shipped in another vessel	12 days
4.	Shut out cargo removed without being shipped	3 days

Notes:

1. Free Period

- Free period shall be exclusive of Customs notified holidays and port's non-operating days.
- Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the date of last cargo discharged / landed from the vessel.
- Free period for export, transshipment and shut out cargo shall commence from the actual date of admission of the cargo into the port premises.
- In case of salvaged goods, free period shall commence from the date on which the goods are salvaged.

2. If operational area is licensed to users, storage charges on containers / demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

3.2.2. Schedule of Demurrage charges

On expiry of free days as prescribed in Schedule 3.2.1, demurrage will be charged for period of storage of all goods till they are cleared at the rates prescribed below:

Sl. No.	Description	Rate per wharfage unit per day or part thereof (in Rs.)
I.	Import cargo & Salvaged goods	
	1. For the first 5 days	3.00
	2. For the next 10 days	5.00
	3. Thereafter,	7.00
II.	Export, Transshipment & Shut out cargo	
	1. From the day following the date of expiry of free period	5.00

Notes:

1. Demurrage on both import and export cargo shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver / ship cargo when requested by the user.
2. Demurrage leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth / berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth / berths is / are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at a particular berth or for any other reason, shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such safeguard.

3.2.3. Charges for Storage of Cargo at the specified Transit Areas on Licence Basis

Transit area, both covered and open at the wharves, and the warehouses outside the wharves will be specified by the Board for allotment for storage of cargo to the owners or their agents on licence basis in lieu of demurrage. The COPT shall allot such area subject to availability and on payment of wharfage on the entire cargo at the time of allotment of storage area. Such allotment shall be vessel wise and license fees shall be recovered at the rates specified below:-

Particulars	Rs. per sq. m. per week or part thereof from the date of allotment	
	Covered Storage	Open Storage
Up to 30 days	12.50	10.00
31 - 60 days	18.75	15.00
61 st day onwards	25.00	20.00

Transit area for recovery of the afore said charges shall include the entire open and covered area inside the security wall at Ernakulam Wharf and the entire open and covered area inside the security wall at Mattancherry Wharf including the extension north of Q 4, unless otherwise specified. The warehouses Nos. 1,2,3,4 & 6, outside the wharves shall also be Transit area for recovery of the aforesaid charges. The cargo thus stored shall remain at the sole risk and responsibility of the owners or their agents and they will be responsible for any claims arising in respect thereof during the period of storage.

The aforesaid shall not preclude the COPT from allotting the transit area for purposes related to cargo / vessel operations such as storage of equipment, ship's spares etc.

The Port shall also permit the owners or their agents to move the cargo directly from the wharf and stack the same in the Port area in Willingdon Island other than the Transit area under customs bond on licence basis at the rates specified for license under Estate Rentals. The cargo availing such storage shall pay wharfage on the entire quantity before being moved out of the wharf. The cargo thus stored shall remain at the sole risk and responsibility of the owners or their agents and they will be responsible for any claims arising in respect thereof during the period of storage.

Note:

Minimum charge recovered for each allotment shall be Rs.250 per week.

3.2.4. Demurrage charge / Storage charge in respect of Finished Sugar and Pulses (import)

Sl. No.	Description		Charges
1.	Finished Sugar and Pulses (import)		
	(i).	Free period	As applicable in the Port
	(ii).	After free period upto 21 days (including free period)	As applicable in the Port
	(iii).	Beyond 21 days	Four times the rate applicable in the port.

Notes:

1. Free period excludes Customs Holiday and ports non-working days.
2. Free period shall commence from the day of completion of unloading.
3. These rates shall not apply to Yellow Peas and Raw Sugar, which will be regulated as per the applicable rates in ports prior to 25 August 2009.
4. The schedule for demurrage charge / storage charges (license fee) for pulses and sugar prescribed above will not apply to Nepal bound cargo. The Nepal bound cargo will be regulated as per the rates otherwise applicable in the Scale of Rates.

CHAPTER - IV**HIRE CHARGES FOR PORT EQUIPMENT****4.1.1 Charges for use of wharf electric crane other than during the course of import / export operation.**

(in Rupees)				
Sl. No.	Description	Unit	Coastal	Foreign
1.	For lift upto 10 MT			
	(i). Cargo on which wharfage is due	Rate per ton or part thereof	117.60	196
	(ii). Cargo on which wharfage is not due and for any other use	" "	235.20	392
2.	For opening or closing the hatch	Rate per shift of 8 hours or part thereof	470.40	784

4.1.2. Charges for using the port's grabs fitted to the shore cranes.

(in Rupees)				
Sl. No.	Description	Unit	Coastal	Foreign
1.	Upto 5 CuM. capacity	Per hour or part thereof	176.40	294
2.	Above 5 CuM capacity	Per hour or part thereof	294.40	490

4.1.3. Charges for light duty forklift trucks.

(in Rupees)				
Sl. No.	For subsequent Operations	Unit	Coastal	Foreign
1.	For cargo handling or any other operations inside the wharf premises	Per forklift truck per hour or part thereof	352.80	588

4.1.4 Charges for Light duty mobile crane upto 10 T capacity

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof (in Rs.)
1.	Inside wharf premises	1470
2.	Outside wharf premises	2940

4.2. Requisition cancellation charges.

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate (Rs.)
1.	On working days	Per equipment per requisition	490
2.	On Sundays and Holidays	" " "	2940

4.3. Charges for Floating crane & Oil Skimmer.

Sl. No.	Category	Unit	Rate (Rs.)
1.	Floating Crane F.C. Periyar :		
	Fixed charges	Per hour or part thereof	2000
	Lifting charges :	Per tonne or part thereof	
	Up to 30 ton		600
	30 - 60		800
	60 - 90		1200
	Above 90		1500
2.	Oil Skimmer M.V. Venad :		
	Fixed charges	Per hour or part thereof	1000
	Lifting charges	Per ton or part thereof	300

4.4. Weighing charges

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Weigh Bridge (Capacity - 60 tons)		
	(i). 20 ft trailers (empty / laden)	Rate per vehicle	100
	(ii). 40 ft trailers (empty / laden)	" "	150
	(iii). Lorries (empty / laden)	" "	50
	(iv). LCVs (empty / laden)	" "	30

Note: Rate covers cost of weighing as well as issue of weight certificate.

4.5. Charges for use of Port's Fender Pontoons

Sl. No.	Description	Unit	Rate per equipment (in Rs.)
1.	Fender pontoons	Per day or part thereof	6860

Notes:

- Equipment shall be spared for use subject to availability during the working hours notified by the Cochin Port Trust from time to time, based on the priority of requisition determined by the Cochin Port Trust.
- The charges will commence from the time equipment is moved (unless otherwise specified in the schedule) till the time they are discharged.
- When the equipment requisitioned is required for a longer period than initially required, fresh requisition shall be filed one hour before the expiry of the initial requisition period.
- Cancellation of requisition:
 - Cancellation of requisition shall be made at least 2 hours before the commencement of period for which the service is requisitioned

- (ii). Cancellation charges shall not be refunded. However, if the port, in order to suit its convenience, does not supply the equipment as per the requisition or if the cancellation arises out of Port's decision, requisition cancellation charge shall not be collected.
5. If the equipment is intended to be used for any purpose outside the port limits, the rates for such use shall be 200% of the respective rates for the equipment, unless otherwise specified.

CHAPTER - V

CONTAINER RELATED CHARGES

5.1.1. Wharfage for Containers

Sl. No.	Type of containers	Unit	Rate in Rupees			
			20'		40'	
			Coastal	Foreign	Coastal	Foreign
1.	Empty	Per Container	123.48	205.80	185.22	308.70
2.	Laden	"	588.00	980.00	882.00	1470.00
3.	Hazardous / explosives	"	Rate 25% more than normal containers			

5.1.2. Ground Rent on Containers

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
		20'		40'		above 40'	
		Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US \$)
1.	Empty Containers						
	(i). First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 4 th day to 10 th day	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 11 th day to 15 th day	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). Thereafter	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
2.	Loaded Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 8 th day to 15 th day	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 16 th day to 30 th day	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). Thereafter	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
3.	Hazardous Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 8 th day to 15 th day	167.25	3.75	334.50	7.50	501.75	11.25
	(iii). 16 th day to 30 th day	334.50	7.50	669.00	15.00	1003.50	22.50
	(iv). Thereafter	669.00	15.00	1338.00	30.00	2007.00	45.00
4.	Transshipment						
	Empty Container						
	(i). First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 16 th day to 30 th day	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). Thereafter	401.40	9	802.80	18	1204.20	27
	Laden Container						
	(i). First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 31 st day to 45 th day	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). Thereafter	401.40	9	802.80	18	1204.20	27

Notes:**1. Free Period.**

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs holidays and port non-working days shall be excluded.
- (ii). The free period for import containers will commence from the day after the day of landing of the last container from the vessel.
- (iii). The free period for export containers will commence from the time the container enters the port.

2. In case of export container, the levy of ground rent shall cease when the nominated vessel commences loading.

5.2. Storage Charges on Containers (FCL / LCL, Loaded or Empty) at CFS and other Port Facilities

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
		20'		40'		above 40'	
		Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US \$)
1.	First 3 days.	Free	Free	Free	Free	Free	Free
2.	4 th to 15 th day	138.00	3.00	276.00	6.00	414.00	9.00
3.	16 th to 30 th day	276.00	6.00	552.00	12.00	828.00	18.00
4.	Thereafter	552.00	12.00	1104.00	24.00	1656.00	36.00

Notes:

1. Free period will exclude any delay on the part of the port to stuff or destuff the container, as certified by the concerned officer authorised by the COPT.
2. Free period shall exclude Customs Holidays and port's non-operating days.
3. Free period and levy of demurrage charges on cargo shall be governed by the provisions prescribed in Schedule 3.2 of the Scale of Rates

5.3. The storage charges on abandoned FCL containers / shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo

- (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line / consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

5.4. Stuffing and De-stuffing charges at CFS & other Port facilities.

Sl. No.	Description	Rate per container (Rs.)	
		20'	40' and above
1.	For half a container load	1150.00	1875.00
2.	For full container load	2300.00	3750.00

Notes:

1. A container, which is stuffed or de-stuffed 50% or less of its normal capacity, is treated as half a container and 50% of the applicable charges will be collected.
2. In case of LCL import / export cargo, the COPT shall collect the LCL cargo management charges at the wharfage rates prescribed in Schedule 3.1. of its existing Scale of Rates. Concession of 10% on the rates specified in the wharfage schedule will be allowed subject to a minimum of Rs.550/- for a 20' container, Rs.825/- for a 40' container and Rs.1100/- for a container above 40'.
3. In the event of stuffing / de-stuffing of cargo necessitated for topping up the container, examination, accounting or proper stacking and such stuffing / de-stuffing of cargo results in 50% or less than 50% of cargo being stuffed / de-stuffed, in such cases only 50% of the stuffing de-stuffing charges will be collected.

CHAPTER - VI

MISCELLANEOUS CHARGES

- 6.1. Charges for issue of entry / clearance certificate for Vessels not entering the port limits.

Sl. No.	Description	Unit	Rate (Rs.)
1.	For Lash vessels anchored at outer sea	Per Certificate	6615
2.	For other vessels anchored at outer sea and proceeding with out discharging or taking in any cargo or passengers.	"	3332

- 6.2. Charges for use of Port's Fire equipment

Sl. No.	Description	Unit	Rate per equipment (Rs.)
1.	Fire tender or fire pump	Per hour or part thereof	490

- 6.3. Supply of water to the vessels by licensed agencies through Tankers

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Supply of water to vessels	Per Tanker	200

6.4. Charges for issue of wharf entry permits to authorised visitors

Sl. No.	Type of Pass	Category of people	Validity	Fee
1.	Daily Wharf Entry Permit	Any one time customer	One day	Rs.10 per person for one day
2.	Weekly wharf entry permit	All category of port users	Two to seven days	Rs.20 per person
3.	Temporary Dock Entry Permit - I (Laminated Photo Card)	All category of port users	Seven days to one month	Rs50 per person
4.	Temporary Dock Entry Permit - II (Laminated Photo Card)	CHA, SA, EXIM, Surveyors, Ship Chandlers, Govt Agencies, C&F agents, Ship repairers, fumigators, palletizing agents etc.	More than one month up to three months	Rs100 per person
5.	Dock Entry Permit for wharf entry alone. (Biometric card)	CHA, SA, Stevedores, EXIM, Surveyors, Ship Chandlers, truck/equipment operators, Govt Agencies, C&F agents, Ship repairers, fumigators, palletizing agents, workers from KHWVB etc.	More than three months upto one year	Rs.300 per year + Rs.200 one time cost for biometric card
6.	Dock Entry Permit with Transaction Permission* (Biometric card with hologram)	Authorized signatories of CHA	Three years	Rs.900 for wharf entry + Rs.100 for transaction license + Rs.200 one time cost for biometric card
7.	School/College students group upto 50 members (plain paper pass)	Institutional students	One visit	Rs.100 per group
8.	Boat crew (Laminated Photo Card)	Boat crew of Govt/private boats and barges	One year	Rs.100 per person
9.	Duplicate biometric card in the event of loss			Rs.1000
10.	Duplicate biometric card in the event of damage			Rs.200

Note:

A biometric card will be issued separately @ Rs.200 per card irrespective of the valid period.

6.5. Embarkation and disembarkation charges for international passengers in cruise vessels

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	Embarkation / disembarkation	per person	100

6.6. Charges for removal of goods by the port in case importer / exporter fails to remove the goods.

(Rate in Rs.)			
Sl. No.	Description	Within transit shed or open transit accommodation	From transit shed or open transit accommodation to other sheds or warehouses or to open storage area
In the case of goods on which Wharfage is charged on the basis of:			
1.	Per ton / Per cum:	196	588
2.	Per each item:		
	(i). Motor car	147	294
	(ii). Motor cycle with or without side car, cycle & other carriages	98	147

Notes:

1. After the expiry of the free storage period, the goods are liable to be removed at the discretion of the port, which shall attract the charges as per the schedule.
2. Baggage or personal effects not accompanying passengers or seamen if landed at Ernakulam wharf shall be removed direct to overflow shed or baggage hall at Ernakulam wharf and removal charge at Rs.200 (Rupees two hundred only) per cubic metre shall be recovered.
3. Removal charges leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth / berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth / berths is / are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at the particular berth, or any other reason shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such a safeguard.

6.7. Charges for Use of de-ballast tank, transfer / inter-transfer of POL products

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For use of port's berth, jetties, pipelines, pumping facilities for operation of transferring P.O.L products (other than landing and shipping)	Rate per ton or part thereof	19.60
2.	Exchange PIT facilities for transferring POL products from one installation to another through pipelines at Tanker Berths.	-do-	9.80

6.8. Charges for Erecting Hoardings.

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	Single sided hoardings per sq. mtr.	per year or part thereof	5000
2.	Double sided hoardings	"	10000
3.	Neon boards	"	2500

Notes:

1. The charges for one year should be paid in advance as security deposit over and above the normal charges, irrespective of the location of hoardings within the port limits.
2. The permission for the hoardings will be renewable annually and the rent will be payable in advance. The Port may, however, require at any time, on three months notice that the hoardings should be removed if the land is required for other purposes. In such cases proportionate charges will be refunded.

3. The grant of permission for putting up hoarding will not confer on the applicant / user any title or right in respect of the land.
4. If the hoarding is not removed on the expiry of the period of permission, the Port shall be entitled to remove such hoardings and sell them by public auction. The Port shall also have the right to recover the cost of such removal and other incidental expenses from the deposit amount or the sale proceeds of such materials used for the hoarding.

6.9. Passenger launches

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	Passenger launches	Per launch per day or part thereof	2000

6.10. Penalty charges for VCN cancellation

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	VCN cancellation	Per cancellation	500

6.11. Taking photographs or shooting films in the port premises

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	Making cinema / documentary by movie camera	Per day or part thereof	20000
2.	Videography by video camera		10000
3.	Photography by Still Camera		500

6.12. License fee for the use of port's bunks

Sl. No.	Description	Rate per month or part thereof (in Rs.)
Old Bunks		
1.	Measuring 2.5 M x 2.5 M	525.00
2.	Measuring 2.5 M x 1.5 M	420.00
3.	Measuring 3.0 M x 2.5 M	1157.80
New Bunks		
4.	T - Bunks 3 M x 1.5 M	1030.40
5.	C - Bunks 2.5 M x 1.5 M	858.20

Note:

New bunks are those bunks existing between the EDC building and Ernakulam Wharf gate, Western Side of Rubber Board building & southern side of Portage Office.

6.13. License fees for jetties, piers etc.

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	Jetties & piers	Rate per unit per annum	1120
2.	Slipway	-do-	980
3.	Boatpen	-do-	469
4.	Inspection fees	Each Jetty / slipway from Each applicant	546

6.14. Vehicle parking fee inside Port premises

(Rate in Rs.)			
Sl. No.	Duration	Up to eight (8) hours	For every hour thereafter
1.	20 ft container Trailer / Commercial Trucks including Tippers, Tankers and pick up vans	Free	10
2.	Tourist vans and buses	Free	10
3.	40 ft container Trailer	Free	15

6.15. Toll Charges

(Rate in Rs.)						
Sl. No.	Type of Vehicle	For 1 day	For 12 months	For 9 months	For 6 months	For 3 months
1.	Two wheelers	3	300	270	180	90
2.	Three wheelers	5	600	450	300	150
3.	Four wheelers	10	1000	750	600	300
4.	Tourist Vehicles					
	- Vans	40	-	-	-	-
	- Buses	60	-	-	-	-
5.	Buses (both public / private)	15	1500	1200	900	450
6.	Lorries including tankers					
	- Up to 6 wheels	15	1500	1200	900	450
	- More than 6 wheels	50	2000	1500	1000	500
7.	Prime Movers & Chassis					
	- 20 '	50	2000	1500	1000	500
	- 40 '	60	2250	1750	1250	750
8.	Cranes, Pay loaders Bull dozers, Excavators etc.	60	2250	1750	1250	750

CHAPTER - VII**ESTATE RENTALS****General Note to Chapter - VII:**

All the conditions / notes stated hereinunder to govern the rates prescribed in this Chapter-VI of the Scale of Rates shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February / March 2004. In case of disagreement, the conditions prescribed by the Government in the Land Policy guidelines shall prevail.

7.1. Lease rent of land - Permanent lease

A. (I). RATE OF LEASE RENT OF LAND APPLICABLE TO THE LESSEES AS ON 31.12. 95, WITH EFFECT FROM 1.1.96.			
		Rate per acre per annum (In Rs.)	Rate per are per annum (In Rs.)
(i).	Category- I: Land with water frontage	1,63,800.00	4,055.00
(ii).	Category- II: Land with Railway siding	1,63,800.00	4,055.00
(iii).	Category- III: Land without water frontage and railway siding	1,09,800.00	2,715.00
(iv).	Category- IV: Land for office, Banks, shops, Hotels etc.,	1,09,800.00	2,715.00
(v).	Category- V: Land for residence	46,800.00	1,155.00

	(vi). Special Category	1,83,500.00	4,535.00
	The rate of lease rent shown above will be increased at a uniform rate of 5% every year from the date of original notification of these rates till March 2004 with an option to refix the base after every 5 years. Subsequently, to March 2004, these rates shall be escalated by 2% per annum.		
(II).	RATE OF LEASE RENT OF PORTS LAND FOR RENEWAL OF EXISTING LEASE AND ALLOTMENT OF LAND ON OR AFTER 1.1.96.		
	(i). Category – A - Residential Purpose	1,70,000.00	4,200.00
	(ii). Category – B - Industrial Purpose	2,50,000.00	6,200.00
	(iii). Category – C - Commercial Purpose	3,40,000.00	8,400.00
	The rate of lease rent shown above will be increased at a uniform rate of 5% every year from the date of original notification of these rates till March 2004 with an option to refix the base after every 5 years. Subsequently, to March 2004, these rates shall be escalated by 2% per annum.		
	The above rates shall be made applicable to the following cases:		
	(i). To all new leases by allotment from 1.1.96		
	(ii). To all existing leases which are renewed on or after 1.1.96		
	(iii). To all cases of transfer of lease granted from 1.1.96		
B.	EXTENSION OF LICENCE PERIOD		
	Additional licence fees @ 50% of licence fee applicable shall be payable for granting extension of licence period beyond the normal 2 year period of licence.		
	Explanation		
	Rate of licence fee will be the same as the lease rent applicable to the category of land concerned.		
C.	RATES FOR SUB LEASING		
	The sub lease levy shall be payable with effect from 1.1.96 at the following rates:		
		Rate per 10 sq. mtr. per month	
	(i). Godown space	Rs 100.00	
	(ii). Office space accommodation	Rs 125.00	

7.2. Lease rent of land – Temporary lease.

Sl. No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
I.	Covered space	
1.	Fort Cochin Wharf covered storage under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
	In future all will be treated as covered space. In case warehouse is allotted to the parties for the use of office accommodation, 20% rent will be levied in addition to the above.	
II.	Open space	
	Fort Cochin wharf open storage under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	
1.	Commercial purpose	170.00
2.	Industrial Purpose	100.00
3.	Hard Surface Area	200.00
4.	Minimum charges for 1, 2 & 3 above.	500.00

Sl. No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. or less per month or part thereof (in Rs.)
III.	Warehouse	
1.	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
2.	Under leases for periods:	
a.	Exceeding one year but not exceeding 3 years	400.00
b.	Exceeding 3 years but not exceeding five years.	400.00
	In future all will be treated as covered space. In case warehouse is allotted to the parties for the use of office accommodation, 20% rent will be levied in addition to the above.	
IV.	Shed except 'M' shed at low wharf	
1.	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
2.	Under leases for periods:	
a.	Exceeding one year but not exceeding 3 years	400.00
b.	Exceeding 3 years but not exceeding five years.	400.00
V.	'M' shed at low wharf	
	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
VI.	Rent for open storage space on Willingdon Island	
1.	Commercial purpose	170.00
2.	Industrial Purpose	100.00
3.	Hard Surface Area	200.00
4.	Minimum charges for 1, 2 & 3 above.	500.00
5.	Pallets Rent for open storage space for storing pallets shall be charged on the basis of rates given at Sl. 1 to 4 above.	
VII.	Rent for office accommodation leased to parties on area basis	
		Rate per sq.mt. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
1.	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	70.00
	Minimum charge	700.00
VIII.	Rent for fumigatorium for storage of export cargo	Rs.20.00 per 10 sq.mtr. or less per day or part thereof
IX.	Way leave charges	
1.	Way leave charges for laying pipelines through port's land	Rs.100.00 per sq.mtr. for the area occupied by pipeline/year.
	Note: The area occupied will be calculated by multiplying the actual length of the pipelines with the width which will be taken as (a). For pipelines of 80 M.M. or less: 0.3. metre (b). For other pipelines, the actual width occupied by the line plus 0.3 metre.	
	Note: For the items covered under VI to IX above, in accordance with the policy guidelines communicated by the Govt. vide letter dated 1.4.95, all charges / rates will be increased every year @ 5% of the base rate from the date of original notification of these rates till March 2004. Thereafter, the rates will be increased by 2% per annum as per the revised guidelines on land policy issued by the Government in February / March 2004.	
